NR 16 15 augusti 1996 Pris 37:50 inkl. moms
Finland Fmk 34:50 Norge 39:- inkl. moms

TEKNIKENS VÄRLD
ALLT OM BILEN

TEST
Mercedes E 290 T Turbodiesel
Droskägarens dröm

Ferrari 550 Maranello - 485 hk, 320 km/h

PROVKÖRNINGAR
BMW M3
Citroën Saxo
Fiat Marea
Mitsubishi Pajero
Nissan Primera
Scania T144
Yamaha 660

Sonetten Saab aldrig byggde

Nissan Maxima - begbil med guldkant

TIDSAM 0486-16
16
7 388048 603753

V10-motor i nya Volvo 960!

Good-Bye Battery

Seiko Kinetic®. Det första quartz-uret som alstrar energi av dina rörelser.
Quartz-urets exakthet - naturligt utan batteri. En ”ren” nyhet.
En dag kommer alla klockor att vara som Seiko Kinetic®.

SEIKO
KINETIC

Seiko Kinetic at: http:// www. seiko-corp.co.jp

Jag bara undrar

Jag har drygt sju mil till jobbet.

En lagom distans för att hinna betrakta smått och stort i vårt svenska vägmannaskap.

Och jag bara undrar:

Varför sitter så många unga män i snabba bilar lutade in mot bilens mitt när de kör? Med vänster arm styvt sträckt, axeln krum och handen kraftigt greppande rattens ovansida? Jag ser dem överallt. Nu svarar du förstås att de har en snygg tjej i högerstolen, men si så är det inte alls. Unga, ensamma män, raka armar, lätt lutade. Så är det. Bakåtvänd keps.

Varför lägger sig Svensson alltid i fel fil när en trafikskylt aviserar att två filer blir en – 700 meter längre fram?

Varför kör tio av tio BMW med dimljusen påslagna? Släck och sväng in till närmaste optiker om ni har problem.

Varför beter sig folk som svin när de kommer ifatt mig när jag kör Volvo PV 1956? Förståelsen är mycket ringa för att Hisingen inte sysslade med turbo och 230 hästar för 40 år sedan och att gammal vagn gör så gott han kan.

Varför har jag inte tagit motorcykelkörkort någon gång? Det ser så härligt ut att pysa fram på en Triumph Bonneville, som han där som just kör om. Eller en tidig Honda 750 Four! Mmmm!

Varför saktar vi inte ner vid vägarbetena?

Varför ska jag ha skuldkänslor när jag fräser med gräsklipparen i min trädgård? Den allomfattande miljönojan har dillat i folk att "det vet du väl att du släpper ut lika mycket skit som en buss som åker till Göteborg när du klipper så där".

Så åk då till Göteborg. När jag snaggar mina tvåhundrafemti kvadrat går det åt cirka tre deciliter soppa. Jag vill se bussen som klarar sig till stadsgränsen på det.

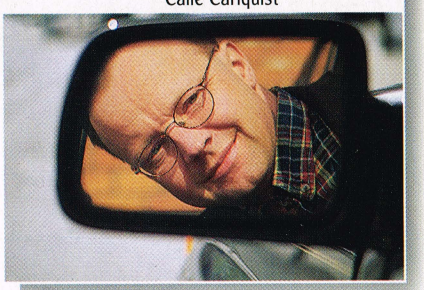
Varför är så många bilar metallicgrå? Lämna in dem på omlackering! Håll Sverige snyggt!

Varför skäller bilindustrin på att vi har så himla många gamla bilar i trafiken och att folk inte köper nya när en simpel Saab eller Volvo närmar sig 200 000 spänn?

Varför sänder inte tv "Helt såld bakom ratten" i repris? De engelska tjänstebilsåkarna och deras strävanden var det roligaste jag sett på år och dag.

Calle Carlquist

Chefredaktör
Calle Carlquist



INNEHÅLL nr 16 15 augusti 1996

4 Ferrari 550 Maranello **PREMIÄR**
Efter tolv år ersätts Testarossa av en mäktig modell med V12-motor fram och 485 hk.

10 Press-stopp
Nya Volvo 960 får V10-motor! Mini-Ford, liten Range Rover, nya bussar från Fiat och Opel.

18 Fiat Marea/Marea Weekend **PROV**
Två italienare som lockar med goda utrymmen, egen stil och ett tilltalande pris.

20 Vinterdäck på sommarsnö
Vad gör man för att köra nytt vinterdäck i juli? Far till Engelska alperna inomhus förstås!

21 Kör vidare med nytt körkort
Jo, det är EU som ligger bakom bytet av våra körkort. Läs om vad som gäller.

22 Stånkan
En Yamaha för dig som inte behöver en raket.

26 Mercedes E 290 T Turbodiesel **TEST**
Högklassig kombi med utrymmen som får Volvo att blekna. Om det inte vore för priset...

44 Lördagsnöjet
Vi hälsade på hos dem som diggar AC Cobra, Opel GT – och Volvo 240!

47 Citroën Saxo **PROV**
Egensinnigheten letar man förgäves efter i denna nya Citroën, som är högst normal.

48 Scania nosar upp sig
En av landets viktigaste produkter har gått in för omlastning. Vi provkör nya Scania T 144.

51 Mitsubishi Pajero Shogun **PROV**
Långt namn på kortad bil. Blev den bra?

52 Racingreklamen – i verkligheten
Har racing någon betydelse för hur standardbilar är konstruerade? Mattias Persson reder ut.

56 BMW M3 **PROV**
Och inte vilken M3 som helst, utan den med nya växellådan med racingstuk.

60 Nissan Maxima **BEGAGNAT**
Japanska lyxbilar är rena fynden begagnade. Det är Nissan Maxima ett praktexempel på.

68 Den Sonetten var inte dikt!
Saab byggde bara sex Sonett Super Sport, garanterat. Men vi har hittat den sjunde, garanterat!

Ledaren 3 Allt om Bilen 14 Motorsport 17 Bilbörsen 35 Begagnatprislista 64 Ventilen 66 Nästa Nummer 72 Backspegeln 74

Omslaget: Ferrari 550 Maranello.

26 Taxiägare och storlastare har fått en ny bil att drömma om: Mercedes E 290 T Turbodiesel.

56 Den här saken är spaken som gör BMW M3 om möjligt ännu roligare.

68 Saab Sonett Super Sport, nummer sju!

Ferrari
Racing Days '96

Ferrari presenterar efterträdaren till Testarossa. Nya 550 Maranello har 485 hk och toppar 320 km/h. Det gällde att lägga band på sig vid den kaotiska premiären.

Av PeO Kjellström (text och foto)

En presentation av en ny Ferrari är alltid en hektisk tillställning. Det är gott om hysteriska journalister, fotografer, svarta kostymer, fagra och fallna damer. Det är trångt, bökigt, besvärligt och stressande.

Men ingen av de visningar jag tidigare bevistat har ens varit i närheten av denna kaotiska happening.

Ferrari 550 Maranello.

På Nürburgring.

Med Michael Schumacher närvarande.

Redan med 200 inbjudna journalister kan det bli trångt runt en ny bil. Men när 10 000 tyska/italienska Schumacher/Ferrari-fans sluter upp till församlingen får man klaustrofobi.

Etthundrasextionio centimeter Kjellström sträcker sig i sin fulla längd och ser inte ett skvatt. Jag hör att Schumacher är där framme någonstans, jag vet att det står en 550 Maranello där. Men det är också allt.

Jag ger upp, trampar medvetet en tysk hårt på tårna och ålar mig tillbaka genom massorna.

Inser att det här kommer att bli en »

rvingen

>> låååång, het dag. Termometern visar 27 grader. Inombords känns det som det dubbla. Jag kokar.

Kyler av mig med två ”Mineralwasser. Schnell, bitte!” och ger mig ut på banan. Schumacher och andra prominenta Ferrari-förare ska köra journalister runt Ringen, nya slingan. Själv tummar jag på en grå bricka med nummer 17. Det betyder att jag ska åka med Niki Lauda. Hur sjutton det nu ska gå till?

Jag ser en 550 Maranello genom min långa kameralins, men jag hör den knappt. Ferrari har ansträngt sig till det yttersta för att göra bilen tyst och komfortabel. Det ligger väl i tiden.

Men en Ferrari utan ”rätt” motorljud?

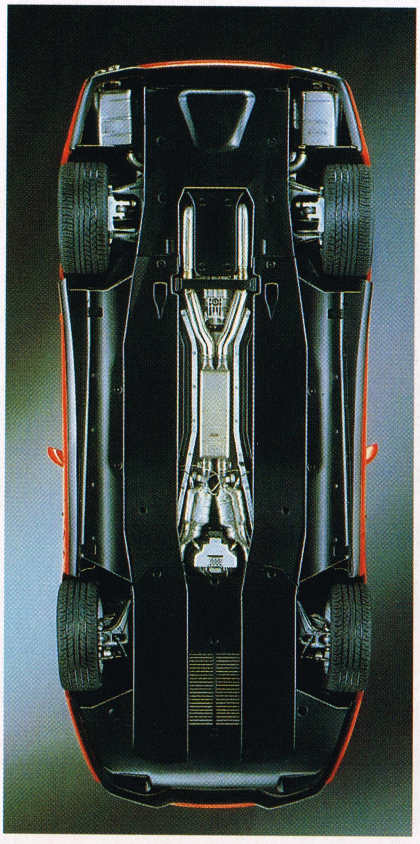
Gör en rundvandring i depån. Här är fullt av bilar med motorsång som får håret att resa sig. Det är ”Ferrari Racing Days” och gräddan av Europas bestånd av bilar med den stegrande hingsten är på plats. Antingen för att köras, visas upp eller säljas.

När jag ser fem Ferrari F40 på rad smäller jag nästan av. En om året brukar vara nog för att få ståpäls.

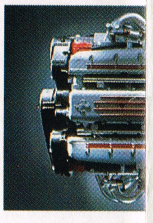
Knallgul Ferrari F50, röd 250 GTO, silverfärgad 275 GTB, flera 365 GTB/4 och oräkneliga 328 och 355. I en depåbox senaste Formel 1-bilen, i en annan flera begagnade.

Säg mig den Ferrari du vill se

4 800 timmar i vindtunneln har inte bara resulterat i bilens yttre form. Även bottenplattan är omsorgsfullt formad och har gjorts så plan som möjligt, med luftkanaler som hjälper till att pressa bilen mot vägen när det går fort.



Fronten på Ferrari 550 Maranello har det arbetats mycket på och resultatet är karaktärsfullt. Det stora luftintaget på huven är bilens kännetecken. Precis som storebror F50 har 550 Maranello fått effektiva ellipsoidstrålkastare i nosen.

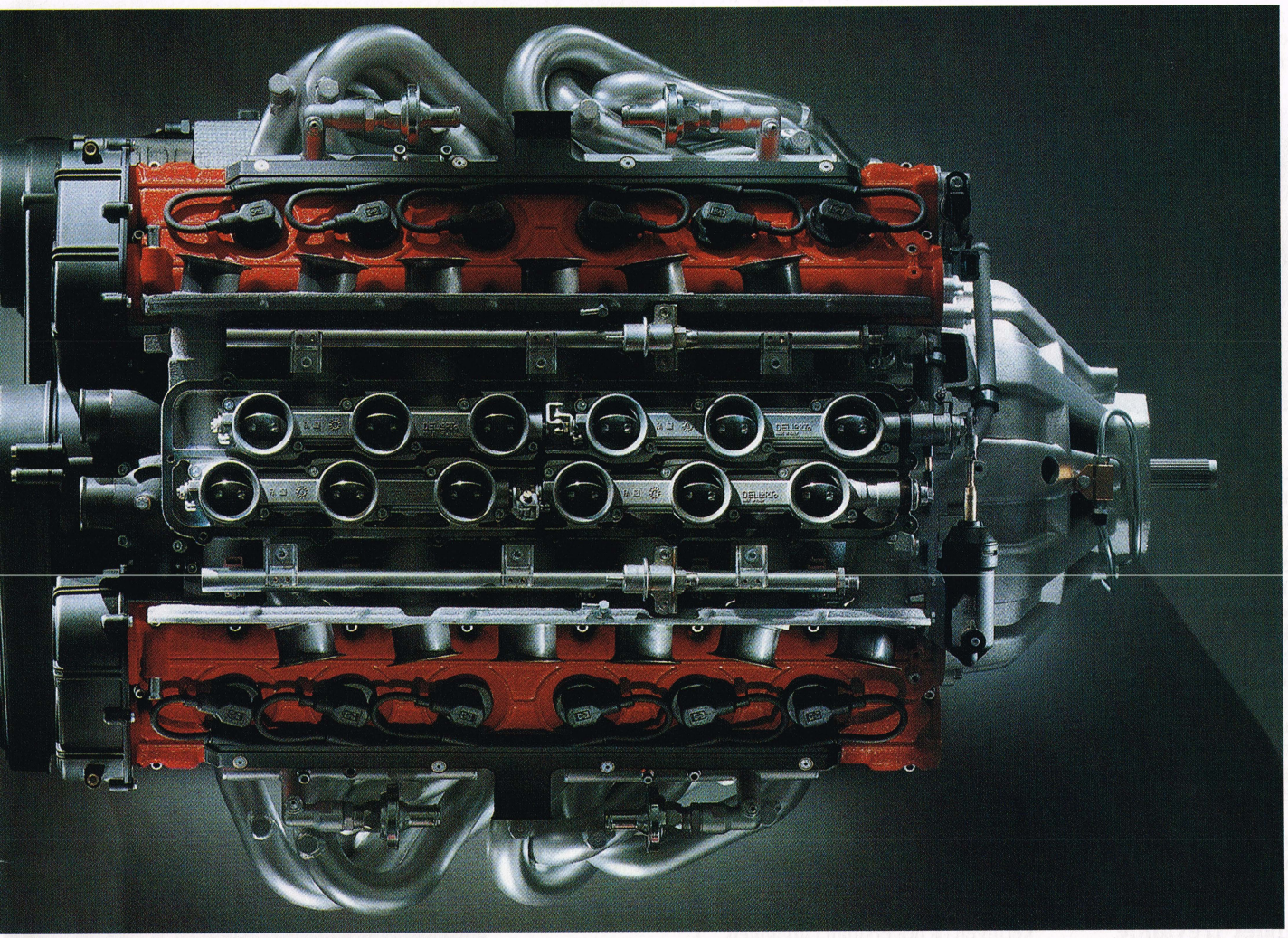


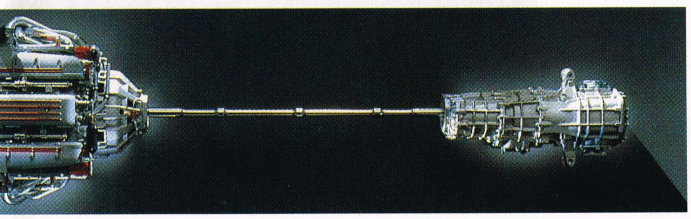
Ferrari

Racing Days '96

Ferrari 550 Maranello i stort och smått

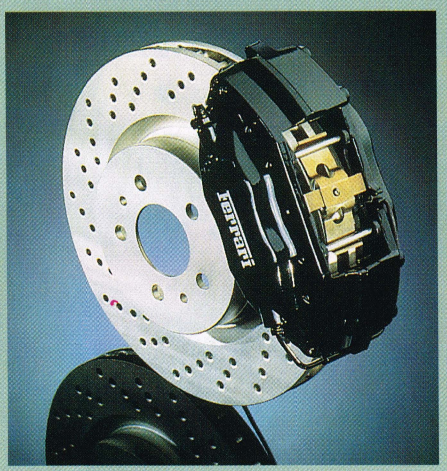
- cW-värdet är 0,33.
- Utvecklingsarbetet har gått fort; tre år.
- De första bilarna levereras i september.
- Stålramen är tillverkat i materialet Feran, en material som medger att stål och aluminium (som karossen består av) fogas samman.
- Fyra olika däcktillverkare har utvecklat speciella däck för bilen: Bridgestone Expedia S02, Goodyear Eagle GS Fiorano, Pirelli P Zero, Michelin MXX 3 Pilot.
- Bästa noteringen runt testbanan Fiorano är 1.34,00. Det är 3,2 sekunder snabbare än 512M klarade.
- Som extra utrustning finns racingsäten i kevlar. De går bara att ställa i två riktningar men väger i gengäld tio kg mindre per styck.
- Ratten är justerbar i tolv graders vinkling.
- Ferrari har tidigare haft 17 olika färger på programmet. Med 550 Maranello introduceras en artonde, den blå Grigio Titanio.
- Vevstakarna är tillverkade av en aluminiumsort som heter Ti6al4V.
- Bromsarna är ef-





Nya Ferrari har motorn fram och växellådan i bakvagnen för att få nära nog perfekt viktfördelning. Lådan har sex växlar framåt. Om två år kan Ferrari erbjuda en halvautomatisk låda som sköts från ratten.

Boxertolvan från 512M går ur tiden och ersätts av en V12 som först kom i 456 GT 1992, men som i 550 Maranello har trimmats med 43 hästkrafter till 485. Det räcker för att ta bilen från 0-100 km/h på bara 4,4 sekunder.



fektiva. Från 100 km/h till stillastående tar det bara 2,5 sekunder/36 meter.

- Motorn väger 235 kg.
- Den som vill ha högerstyrd bil får vänta till mars 1997.
- En fälg fram (från Speedline) väger 9,9 kg. En fälg bak 11,3 kg.

och du finner den här!

Som om inte det skulle räcka pågår samtidigt en mässa för begagnade sportbilar av alla de slag. Det är mycket för ögat och själen.

Samtidigt med visningen av nya 550 Maranello körs Ferrari Racing Days och det säljs mängder av läckra vagnar. Denna gula Ferrari F50 var en av de mest betittade.

Kanske för mycket.

Det känns så när jag med en axelryckning passerar både Lamborghini Diablo och BMW Z1 utan att ens fingra på kameraavtryckaren.

Och nu börjar det bli dags för Herr Kjellström.

Klockan 17.00 är det sagt att jag ska ta plats bredvid Niki Lauda. Går till den anvisade startplatsen.

– Ni måste ha ett grönt band för att komma in här, menar vakten och blänger föraktfullt på det gula band jag fått runt handleden.

– Men jag ska ju åka med Niki Lauda.

– Grönt band: Lauda. Gult band: ingen Lauda.

Ett varv med Lauda under trevande konversationsförsök

Precis innan vi börjar käfta på allvar dyker en annan uniform med walke-takie upp och menar att gult är OK men då måste jag gå vänster-höger-vänster och rakt framt.

Jag köper det.

Strax före klockan 18.00 rullar fem Ferrari 550 Maranello in längs depågatan som nu är hjälpligt rensad från åskådare. Bakom rattarna sitter Michael Schumacher, Niki Lauda, Nicola Larini, Giancarlo Fisichella och Max Papis. En livbilvakt av det biffigare formatet intar blixtsnabbt sin position vid varje bil.

Skjutsa journalister runt en racerbana är ingen av de här herrarnas favoritsysselsättning. Skjuta journalister torde vara populärare.

Men proffset Lauda gör sitt jobb. Han ler i alla fall lite när jag kliver in, sätter Parmalatkepsen på huvudet och skjuter fart ut ur depån.

Jag försöker mig på en konversation.

– Vad tyst och komfortabel den verkar, säger jag.

– Ja, det är en mycket bra bil, kontrar Lauda. Tyst, bekväm. Aber schnell!

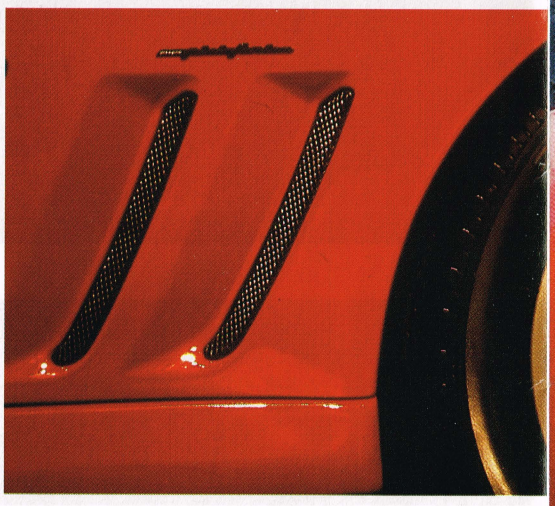
Och så går han med full attack genom den vrålsnabba vänsterböjen Shellkurve, snuddar kantmarkeringen på högersidan i utgången och rusar vidare mot Sachskurve.

Lauda växlar ner till trean och går bara snabbt upp till fyran innan Bitkurve tvingar honom att växla ner igen. Därefter är det dags att plocka växel efter växel av de sex möjliga innan Veedolschikanen dyker upp och varvet är slut.

– Ett till kanske? försöker jag.

– En annan gång.

– Ska du beställa en sådan här?

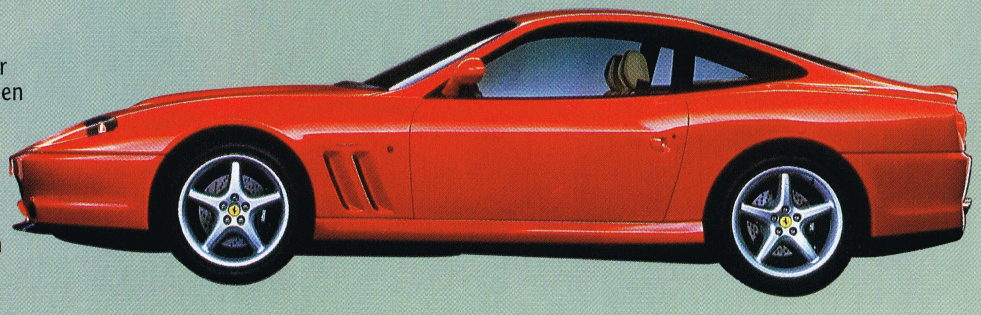


Sämre förarmiljö har vi sett, läder och aluminium så långt ögat kan nå. Vill du ha sportigare stil finns det racingstolar att beställa. Bilen är strikt tvåsitsig.

Ferrari

Racing Days '96

- Ett emblem med namnet Maranello finns enbart på mittkonsolen ovanför musikanläggningen.
- Det står Ferrari på stereon. Men den (och cd-växlaren för sex skivor) är tillverkad av Sony.
- Ett set om fyra figursydda resväskor finns att köpa. Plus en golfbag.
- Bilen kan avverka en engelsk mile (1 609 m) från stillastående på 30,9 sekunder.



Ferrari har som så många gånger förr tagit hjälp av Sergio Pininfarina när det gäller formen. Luftutsläppet för frambromsarna är bara en av många detaljer som skvallrar om karosslinjernas ursprung.

– Jag tror det. Det här är en helt perfekt bil.

Vad ska han säga? Han har ju själv varit med och utvecklat den.

Audiensen med den trefaldige F1-världsmästaren är över.

Jag fick åka i nya Ferrari 550 Maranello till sist. Med Lauda. Kanske dagen ändå inte varit helt bortkastad?

Jag knallar genom tunneln till pressrummet där vi journalister har vår bas. Möts av nytt tumult.

– Nej, ni kommer inte in med gult band. Vi har ändrat i planerna. Det här rummet är nu till för organisationen.

Där den borde ha varit redan från början. ❑

BASFAKTA

Ferrari 550 Maranello

MOTOR
12-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderrad, 4 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 10,8:1. Borrning/slag 88,0/75,0 mm, volym 5 474 cm³. Max effekt 485 hk (357 kW) vid 7 000 r/min. Max vridmoment 568,5 Nm vid 5 000 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING
Motorn fram, bakhjulsdrift, 6-växlad låda. Differentialbroms. Antispinn.

FJÄDRING/HJULSTÄLL
Spiralfjädring med fjäderben. Dubbla triangellänkar, krängningshämmare. Justerbara stötdämpare.

STYRNING
Kuggstång, servo. Vändcirkel 11,9 meter.

BROMSAR
Ventilerade skivor fram och bak, låsningsfritt system.

HJUL
Fälg fram 8,5 tum, bak 10,5 tum. Däck fram 255/40 ZR 18, bak 295/35 ZR 18.

MÅTT/VIKT (cm/kg)
Axelavstånd 250, längd 455, bredd 194, höjd 128, spårvidd fram/bak 163/159. Tjänstevikt ca 1 690. Bränsletank 114 liter.

PRESTANDA (fabriksuppgifter)
Acceleration 0-100 km/h 4,4 s, 0-400 m 12,5 s, 0-1 000 m 22,5 s, toppfart 320 km/h. Broms från 280 km/h–0 7,6 s/296m, 200 km/h–0 5,2s/145 m, 100 km/h–0 2,5 2/36 m. Bränsleförbrukning ej angiven.

PRIS
ca 1,5 miljoner kronor.

- 0-60 miles (96 km/h) tar 4,3 sekunder.
- Dubbla krockkuddar är standardutrustning.
- 600 bilar per år ska tillverkas.
- Namnet 550 Maranello kommer dels från motorns storlek, 5,5 liter, men även från det faktum att Ferrari i år fyller 50 år.
- Projektnamnet var F133. De flesta trodde att bilen skulle heta Daytona.
- Jag har åkt i den.

Delikatess för 1 126 kronor kilot

Fyrtiofem exemplar av Ferraris chef Luca di Montezemolo tittar ner på mig. Originalet sitter längst fram på podiet, hans 44 kopior i tv-apparaterna i taket.

– Det här är en Ferrari för år 2000, slår han fast.

F550 Maranello är efterträdaren till Testarossa, modellen som tillverkats sedan 1984 och som väckte sådan sensation när den kom. De sista åren hette bilen 512TR och 512M. Totalt byggdes 9 913 exemplar.

Ferrari har genom åren byggt bilar som väckt både beundran och habegär. Myten har levt mycket på namnet.

Men i praktiken har det ofta handlat om bilar som varit svåra att köra, bullriga, obekväma. Det är en anledning till att vi inte ser dem på vägarna så ofta. En annan är att bilarna köpts som rena investeringsobjekt.

550 Maranello är byggd för att användas. Den ska kunna köras av vem som helst, den ska kunna köras bekvämt. Och den har inte en hästhov gemensam med Testarossa.

”Rödluvan” hade motorn bakom sätena. I 550 sitter den fram. Det är en likadan V12-motor som sitter i 456 GT, med 5,5 liters volym och 65 graders vinkel mellan cylinderbankarna.

Likadan, men ändå inte. Motorn i 456 GT utvecklar 442 hästkrafter vid 6 250 r/min men i 550 är den vässad till 485 hk vid 7 000 r/min.

Även vridmomentet är duktigt förbättrat. 568,5 mot 540 Nm men det utnyttjas till fullo först något högre upp i varvtalsregistret: 5 000 respektive 4 500 r/min.

Däremot ger motorn i 550 Maranello över 500 Nm hela vägen från 3 500 till 7 000 r/min.

Insugningsrörens längd kan varieras och avgassystemet kan generera ”baksug” för att utnytta avgaserna till hästkrafter och vridmoment.

Den sexväxlade lådan har förlagts till bakvagnen för bättre viktfördelning. Drivaxlarna går direkt in i växellådshuset, som på en formelbil, och här finns även diffbromsen. Det behöver väl knappast tilläggas att växelspaken löper i en klassisk aluminiumkuliss och att bilen är bakhjulsdriven.

En halvautomatisk låda med manövrering från knappar i ratten är under utveckling. Systemet kallas Selespeed.

Automatik finns det annars gott om i 550 Maranello. Bromsarna är låsningsfria, men funktionen går inte att stänga av som i F355.

Antispinnsystem är en annan nymodighet för Ferrari. Den går att ställa i två lägen. I normalläge stänger datorerna av bränsletillförseln och bromsar ABS-funktionen till bakhjulen. I sportläget klipps bara bensintillförseln av.

Skippa antispinn och bränn hur mycket gummi som helst

Men det finns även en tredje funktion: Off!

Och då kan du bränna dyrt gummi bäst du vill.

I sportläget ställer stötdämparna automatiskt om sig till en hårdare inställning med hjälp av fyra elmotorer per stötdämpare.

Det är förstås designhuset Pininfarina som formgivit 550 Maranello. Till det yttre har man utan tvekan sneglat på äldre modeller som Daytona och 250 GTO: lång motorhuv, kort kupé och en rätt tvärt avhuggen akter.

Inuti kopierar den bästa av stilar. Den egna.

Här finns runda mätare, runda luftventiler, rund växelspak.

Om bilen är snygg eller ej får var och en avgöra, men det är få Ferrari som betraktas som fula.

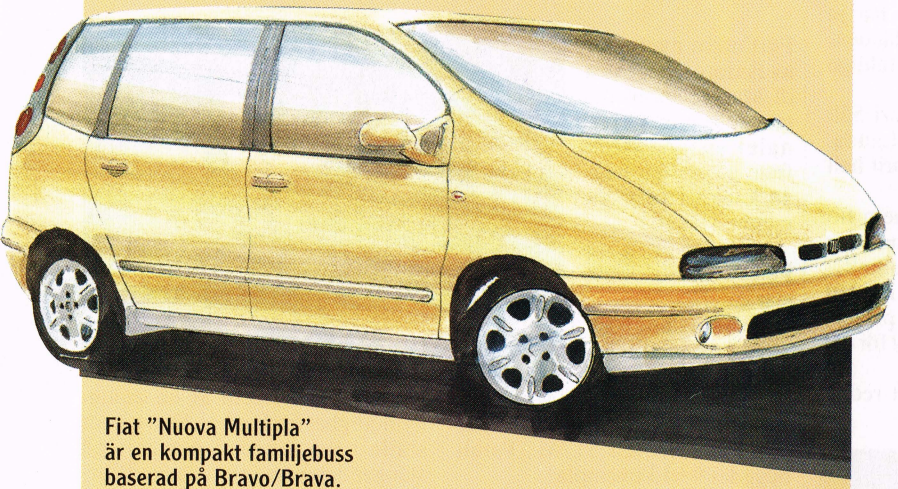
Vad man emellertid kan fundera över är vitsen med att göra en miniatyr av 456 GT.

För det är 550 Maranello. Den är 18 centimeter kortare men två cm bredare än 456 GT. Kupén känns stor, i alla fall med Ferrarimått mätt. Den kortare karossen innebär att de nödbaksäten som finns i 456 GT inte får plats i 550.

Ett karaktäristiskt drag är det stora luftintaget mitt på huven. Det förser den kraftfulla tolvan med syre. När föraren håller gaspedalen i botten klarar 550 Maranello 320 km/h och 0-100 km/h på 4,4 sekunder.

Snabbt? Det finns snabbare medlemmar i familjen. Men rätt imponerande är det med tanke på att bilen väger 1 690 kg. Ferrari 550 Maranello kommer att kosta cirka 1 126 kronor kilot, runt 1,5 miljoner kronor. ❑

Av Robert Collin, Hans Hedberg (teckningar) – Hans G Lehmann (foto)



Fiat "Nuova Multipla" är en kompakt familjebuss baserad på Bravo/Brava.

Bussar för den lilla familjen

PS Precis som med Renault Espace på sin tid har Renault än en gång skapat oro med sin nya Mégane Scénic, familjebussen baserad på vanliga Mégane. Succén verkar given och det lämnar övriga biltillverkare rastlösa. De vill också få ut liknande bilar på marknaden.

Fiat och Opel ligger båda i startgroparna att börja tillverka uppblåsta varianter av sina större småbilar. Fiat baserar sin nykomling på Bravo/Brava. Bilen kommer att presenteras som en designstudie på Parissalongen i höst.

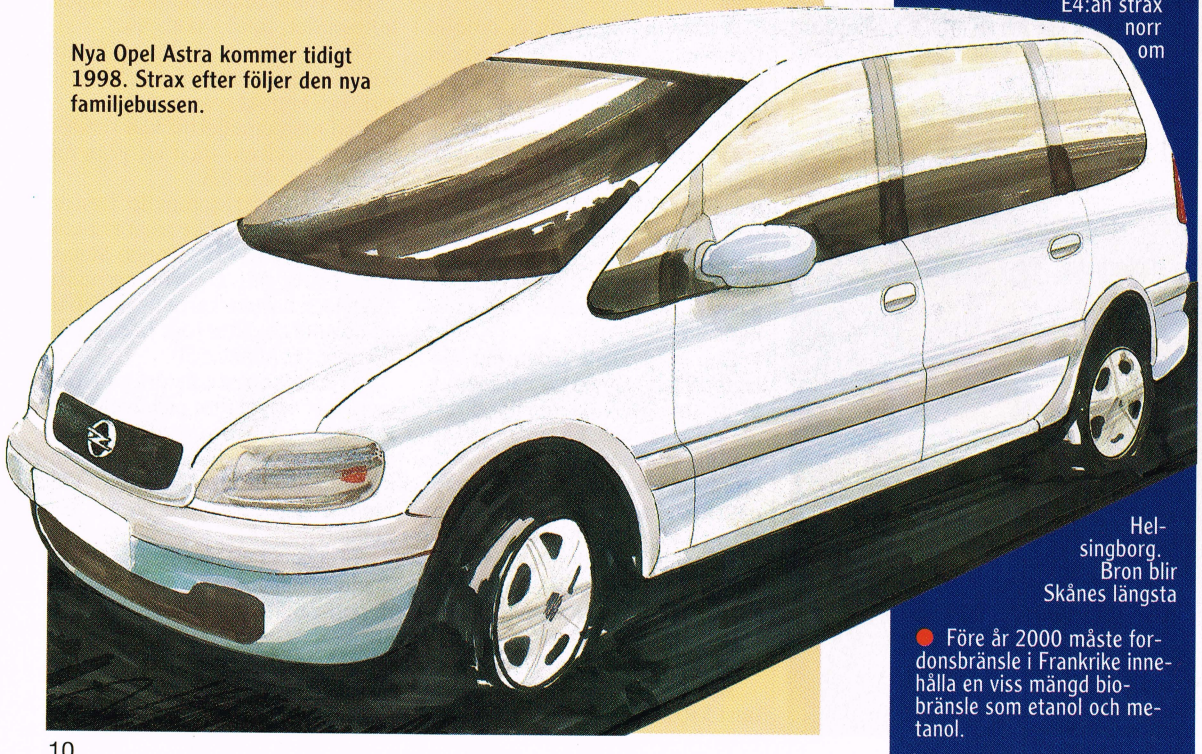
Axelavståndet förblir oförändrat (254 cm) men för att bilen ska kunna hysa sex personer, placerade i två sätesrader, ökas bredden till 174 cm. Framtill får bilen en soffa och bagageutrymmet blir större jämfört med Bravo/Brava.

"Nuova Multipla", som är projektets arbetsnamn, blir en renodlad Fiatprodukt till skillnad från Ulysse som utvecklades med Peugeot och Citroën/ Lancia.

Ungefär samtidigt som Fiat lanserar sin familjebuss (årskiftet 1997/98) släpper Opel sin nya bil byggd på den nya Astra.

Till det yttre blir den mycket lik storebror Sintra, fast en storlek mindre. Bakdörrarna blir av traditionell typ, liksom på Fiat. Bilen blir 415 cm lång och femsitsig.

Opel har till skillnad från Fiat tagit hjälp utifrån för att utveckla sin nya familjebuss. Porsche har nämligen arbetat på vissa chassidetaljer till Deltaprojektet, som nya Opel Astra kallas internt. Delta blir även bas för alla de övriga karossvarianterna på temat Astra, plus en kupémodell.



Nya Opel Astra kommer tidigt 1998. Strax efter följer den nya familjebussen.

PRESS STOPP

- En amerikansk undersökning visar att bilarnas vinddrag alstrar tillräckligt med energi för att driva gatubelysningen. Kombinerade lyktstolpar och vindkraftverk kan alltså bli en syn i framtiden.
- I USA stjäls krockkuddar ur bilar för miljontals dollar varje år. Kuddarna monteras sedan i krockade bilar av mindre nogräknade verkstäder. Detta kan få katastrofala följder vid felmontering. Stöldvågen har nu nått Europa.
- Försäljningen av nya däck av så kallad premiumtyp minskar. Det är alltså Michelin, Goodyear och de andra dyrmärkena som tappar försäljning medan det går bra för lågpris och regummerat.
- Striden om Ringen går vidare. Ett nytt förslag vill gräva en jättetunnel på åtta km från Roslagstull i norra delen av Stockholm till trakterna kring Globen i söder. Åtta filer skulle kunna ersätta både Centralbron (som rivs) och den omdiskuterade Österleden.
- 522 meter lång blir Tranarpsbron över Rönneå på E4:an strax norr om Helsingborg. Bron blir Skånes längsta
- Före år 2000 måste fordonsbränsle i Frankrike innehålla en viss mängd biobränsle som etanol och metanol.

PS Den nya Land Rover kommer att byggas dels i England, dels i amerikanska Södern. Där får den heta BMW. Den tyska fabriken är ju numera **huvudägare i Rover.**

Båda versionerna börjar byggas 1997 och bilarna blir i allt väsentligt identiska. Samma Roverkonstrue-

Svulstiga linjer ska dölja att Ka är en minibil.

Ford Ka först i ny minibil-våg

I höst är det dags för Ford att visa den nya småbilen Ka.

Ka blir mindre än Fiesta och är först ut i den nya miniklassen där den snart får konkurrens av Mercedes Smart, Mercedes A-klass, en liten VW med flera.

Fiat som länge varit ensamma i klassen i Europa med pyttelilla 500 får dela med sig av marknadsandelarna.

Ka prydde omslaget på Teknikens Värld redan nr 7/94. Då var Ka en prototyp, en "Show Car" som lockade folk till Fords monter på bilsalongen i Genève.

Produktionsbilen skiljer sig en hel del från prototypen. Bland annat har interiören blivit mer vågad för att passa bättre ihop med de djärva karossformerna.

Bilen på bilden har fått maskeringen över kylargrillen "avlyft" med hjälp av datascanner. Bilen är till synes helt klar för produktion.

Bottenplatta och hjulupphängningar kommer från Fiesta men motorn blir en helt ny 1,3 liters bensinfyra.

Ka, som har kodnamn BE 146, ska tillverkas i Fords fabrik i spanska Valencia.

Priset bör hamna under 75 000 kronor.

Tysk engelsman byggs i USA

BMW köpte Rover för de terränggående bilarnas skull. Här är det första samarbetsprojektet.

rade motorer, samma växellådor och drivsystem.

Kosmetiska olikheter utanpå och inne i bilarna skiljer tyskar från engelsmän.

Detta blir den minsta och billigaste Land Rover hittills. Den ska konkurrera med bilar som Mercedes´ USA-byggda terrängbil, Toyota RAV-4 och Suzuki Vitara. Land Rover med kodnamn CB 40 blir alltså en bil som i första hand är tänkt för allmän väg. I terräng blir den inte lika bra som Land Rover Discovery eller Range Rover.

Bilderna, som är tagna på en hemlig testbana i Italien, visar för första gången bilen utan maskeringar.

PRESS STOPP

V10 Volvo!

Av Robert Collin

Volvo stoppar in en 4,3-liters V10-motor på 325 hk i toppmodellen av nya 960, erfar Teknikens Värld.

Det var förra året som Volvo bad engelska Cosworth att utveckla en V10. Det tog engelsmännen 13 månader att få motorn klar, från blankt papper till produktionsklar motor.

Motorn monterades i en modifierad 850 och levererades till Volvo i Göteborg i början av sommaren.

Bilen har körts på rullande landsväg och på testbanan i Hällered. Volvo lär vara mycket nöjda med resultatet.

I uppdraget till Cosworth ingick att tillverka en fyrventils V10-motor speciellt för Volvo. Motorn skulle vara så kompakt att den kunde monteras på tvären och den skulle passa en i grunden framhjulsdriven bil som konverterats till fyrhjulsdrift.

– Motorn skulle vara lämpad för en stor lyxig bil med sportig framtoning, säger Scott Brownlee, presstalesman på Cosworth. Men han vill inte uttryckligen nämna beställarens namn.

För Cosworth var det här en viktig beställning. Företaget har rykte om sig att framför allt arbeta för Ford. Det är en vanföreställning som Cosworth gärna vill tvätta av sig. Fler jobb för andra tillverkare är mer än välkomna.

Volvo räknar med att tillverka några tiotusental V10:or per år med start 1998.

Det sannolika är att motorproduktionen hamnar hos Cosworth som är specialister sig på produktion i mindre skala.

Motorn skulle också kunna tillverkas i Skövde där den raka sexan, femmorna och fyrorna görs. Men det är mindre troligt eftersom det handlar om två helt olika motorfamiljer.

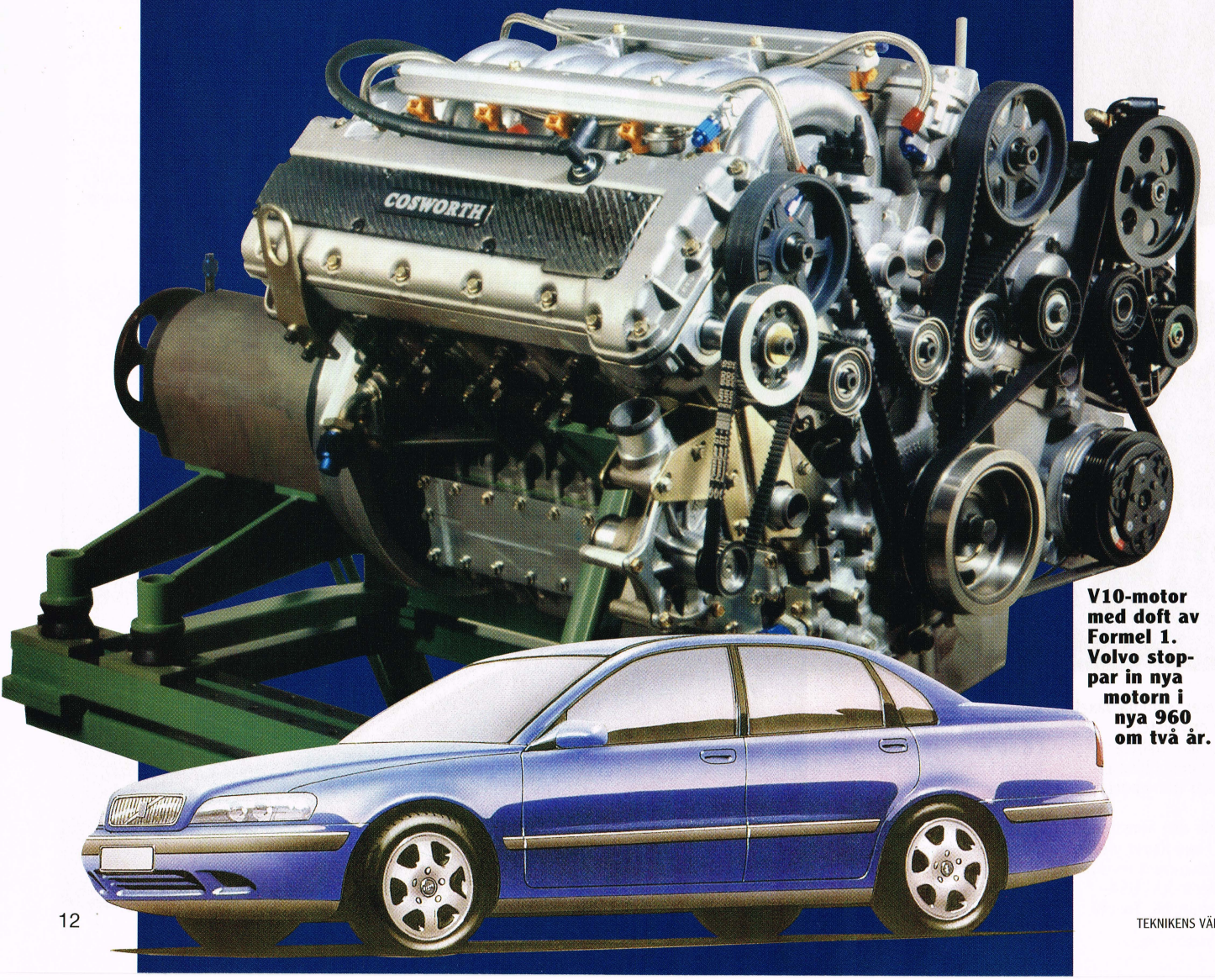
Då har V10-motorn mer släktskap med en Formel 1-motor: 10 cylindrar i V-form och samma vinkel mellan cylinderbäddarna, 72 grader.

Några andra likheter med en F1-motor finns inte. Men visst kittlar tanken att Volvo ger sig in i Formel 1 med en V10-motor, ett rykte som sedan en tid cirkulerat i Grand Prix-depåerna.

Basmodellen av 960 får den beprövade raka sexan och toppmodellen V10-motorn.

Med nya 960, än så länge kallad P23, ger sig Volvo på allvar in i konkurrensen med BMW och Audi om lyxbilsköparna.

V10-motorn har effekttoppen vid relativt höga 7 000 varv men kraften på lågvarv. Motorn byggs i aluminum och vikten ligger under 200 kg.



V10-motor med doft av Formel 1. Volvo stoppar in nya motorn i nya 960 om två år.

Om du bara ska göra en sak för din bil i år...

TÄTAR.

För att åstadkomma hög kompression måste motorn vara tät. Det är inte så lätt ordnat när delarna rör sig oavbrutet. Ansvaret vilar på motoroljan, som måste tåla mycket högt tryck utan att brista. Det är ett ansvar som är tyngre ju mer effekt motorn ger.

RENGÖR.

Oljan är motorns renhållningsverk. Sot och andra partiklar tvättas bort från motorn och hålls svävande i oljan, så att de inte tillåts fastna någonstans, och transporteras till oljefiltret där de lämnas av. Gör oljan ett bra städjobb får motorn ett längre liv.

KYLER.

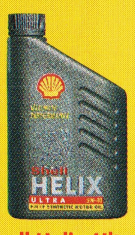
Förbränningen i en motor alstrar värme som måste ledas bort. Annars smälter metallen i cylindrar, kolvar och ventiler. Bilens kylsystem gör en del av jobbet. Motoroljan gör samma sak på motorns insida, där kylvätskan inte kommer åt. Oljan tar åt sig värme och transporterar ner den till oljetråget där oljan kyls av. Sedan är det bara att börja om igen. Det är en tuff arbetsuppgift.

SKYDDAR.

Förbränningsrester och fukt kan sätta igång korrosiva angrepp på metallen i motorn. Det är motoroljans uppgift att oskadliggöra angriparna, vilket är ett extra hårt jobb om motorn har turboaggregat. Där är temperaturen nämligen extremt hög och oljan måste motstå oxidation för att kunna fullgöra ett gott arbete under längre tid. Det är krävande att vara en duktig olja.

SMÖRJER.

Mellan de rörliga delarna i en bilmotor finns tomrum i storleksordningen hundradels millimeter. För att minska friktionen ska det ständigt finnas en oljefilm i mellanrummen. En av motoroljans arbetsuppgifter är att förnya och hålla denna oljefilm intakt i allt från låg till extremt hög temperatur. Det är ett påfrestande arbete. Ju bättre det görs, desto mindre slits motorn.

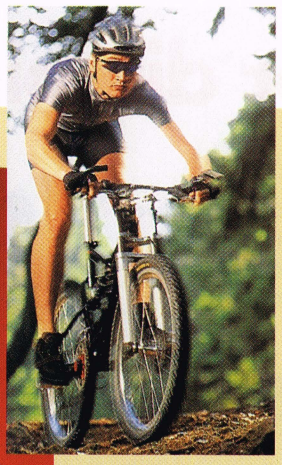


Shell Helix Ultra
För bästa tänkbara skydd

I en motor är alla delar viktiga. Oljan brukar inte räknas till själva motorn, men borde egentligen göra det. Den har en central roll i motorns funktion, den har extrema krav på sig och är föremål för minst lika intensiv forskning som motorn i övrigt. Shells helsyntetiska olja, Shell Helix Ultra, är så långt forskningen nått. Den är inte bara den finaste olja du kan ge din motor. Den är förmodligen också en av de mest lönsamma investeringar du överhuvud taget kan göra i din bil.

En vän på vägen

Porschen du trampar på



● Cyklar är senaste flugan bland biltillverkarnas prestigemärken.

Sedan tidigare finns Mercedes och BMW i form av tvåhjulingar att köpa i USA. Mercedes tar motsvarande drygt 21 000 kronor för en genomsnittlig modell, medan BMW nöjer sig med facila 4 000 kronor. Chrysler säljer en Wrangler-hoj för futtiga 1 500 kronor.

Men Porsche drar sig inte för att ta i: cirka 30 000 kronor kostar deras hojar, som finns i två modeller och som är späckade med finesser och som är mycket kraftfullt formgivna.

Porsche bike S heter modellen med fjädring enbart på framgaffeln, Porsche bike FS den med fjädring både fram och bak.

Ramen är gjord i aluminium och ett kännetecken är de lackerade bromskalipprarna och vevpartierna. FS-modellen har skivbroms fram och bak, S endast fram.

Ett annat "måste" för Porsche-freaken är den nya golfbagen, specialformad för att i hopfällt skick kunna stuvas in i bagageutrymmet på en 911. Bagen har förstås hållare för scorekort, paraply och mobiltelefon och rymmer dessutom en kylväska för en dryg halvliter dryck. Hjulen har samma design som på 911 Turbo . . .

Twin Spark

Nu är Rolls-Royce på trycket

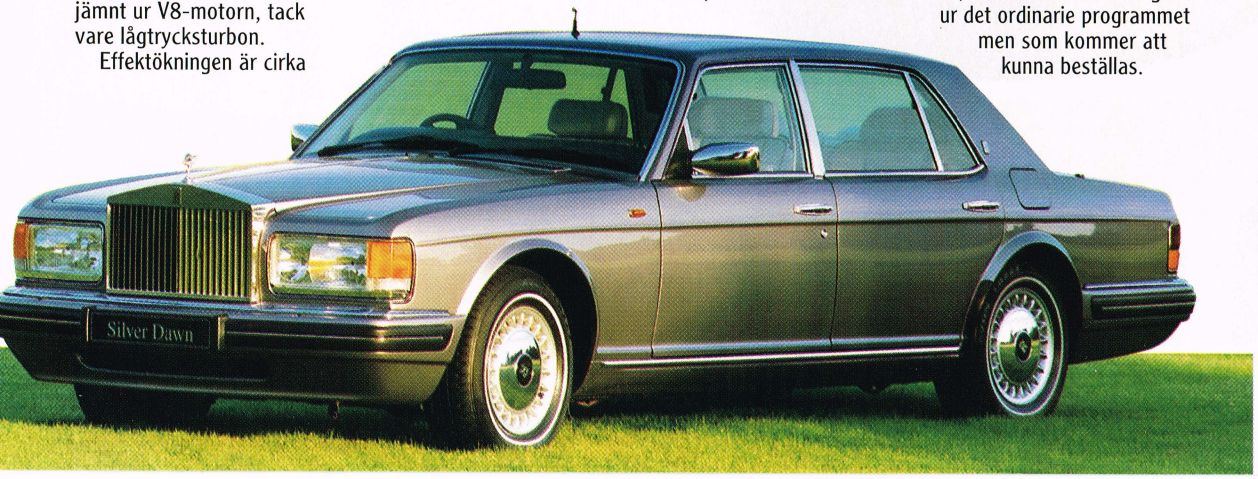
● Rolls-Royce och Bentley hakar på vågen med lågtrycksturbo.

Inför 1997 får både Bentley Brooklands och Rolls-Royce Silver Spur 300 hk jämnt ur V8-motorn, tack vare lågtrycksturbon.

Effektökningen är cirka 25 procent och nu förmår den två ton tunga bilen att accelerera från 0-100 km/h på 7,9 sekunder enligt fabriken och toppfarten är 225 km/h.

En annan nyhet 1997 är att det gamla modellnamnet Rolls-Royce Silver Dawn väcks till liv igen. Modellen byggdes 1949 – 1955 i 785 exemplar och var en förfinad version av Bentley Mark VI/R-type.

Den nya Silver Dawn får tio centimeter förlängd kaross jämfört med Silver Spirit, en modell som nu utgår ur det ordinarie programmet men som kommer att kunna beställas.



I år är det 20 år sedan Volvo började sälja bilar med katalysator och lambdasond i USA. Volvo var pionjär på området.

Nissan har helt slutat sälja 300 ZX i Europa.

Audi ska bygga 100 000 A3 om året men tänker inte sälja bilen i USA. Om det behövs ska en fabrik i Brasilien sätta samman 30 000 A3 från byggsatser som skickas från Tyskland.

Nissan har utvecklat en racingversion av nya Primera (bilden, se också provkörning sid. 22). Bilen ska debutera under 1997, bland annat i STW-serien i Tyskland och i Spanien. Kanske

blir det ett ekipage i engelska BTCC också.

Renault ska bygga en egen, rak femcylindrig motor, utvecklad ur märkets V10-motor i Formel 1. Toppmodellerna av Laguna och Safrane får motorn. En ny V6 som ersätter den uråldriga PRV-sexan har nyligen visats. Motorn är konstruerad tillsammans med Peugeot/Citroën.

Ferrari ska bygga en egen vindtunnel. Där ska både F1-bilarnas och sportvagnarnas aerodynamik provas. Anläggningen uppförs i anslutning till testbanan i Fiorano och blir 52 meter lång.

Amerikanska Saabköpare har under en tid haft möjligthet att få tio procent rabatt på bilen och gratis resa till Trollhättan för hämtning av nya bilen. Ett nog så exotiskt resmål för många!

Sömntuta för sömntutor

● Renault utvecklar ett system som ska förhindra att föraren somnar vid ratten.

Systemet, som i princip är en liten kamera kopplad till en ljudsignal, registrerar kontinuerligt hur länge förarens ögonlock är stängda och varnar om han/hon är på väg att somna. Systemet fungerar bara när det är mörkt.

Till en början kommer "sömntutan" som extrautrustning till lastbilar och bussar, men i personbilar kommer det först efter sekelskiftet.

Plastljuset breder ut sig

● Opel Omega var en av de första, Mercedes SLK en av de senaste: bilar med strålkastarna helt i plast.

Till och med oktober 1993 var sådana strålkastare förbjudna i Europa. Om fem år kommer de att finnas på ungefär tre fjärdedelar av alla nya bilar.

Det spår i alla fall Magneti Marelli, en av bilindustrins verkligt stora underleverantörer och en jätte på området lampor och instrument.

Strålkastare i plast är hälften så tunga och mycket lättare att konstruera/tillverkare än konventionella konstruktioner.

Opel-diesel med direktinsprutning

● Opel presenterar inom kort en direktinsprutad dieselmotor. Det är en tvåliters fyra som ger 82 hk vid 4 300 r/min, med max vridmoment 185 Nm vid 1 800 r/min.

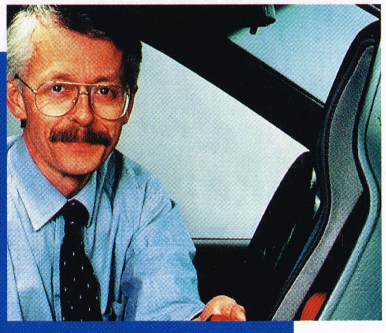
Mellanklassaren Vectra blir först med motorn, som senare kommer i turboladdat utförande och 100 hk. En större version på 2,2 liter och cirka 120 hk är också på gång för Omega.

Tigra till Sverige

● Opel börjar sälja lilla sportkupén Tigra i Sverige i månadsskiftet september/oktober.

Tigra har 1,6-litersmotor på 106 hk och rymmer två vuxna och två barn. I grunden är modellen en Opel Corsa som fått snitsigare kaross. I synnerhet i Spanien och Frankrike har modellen "gått hem" och sålt i stort antal. Teknikens Värld provkörde bilen i nummer 22/94.

Volvoman får USA-pris



● Volvoingenjören Björn Lundell (bilden) har fått amerikanska trafiksäkerhetsverket NHTSA:s säkerhetspris. Lundell arbetar bland annat med olika säkerhetssystem i bilens interiör.

Värdefull hjälp för svenska privatimportörer

● Tyska motsvarigheten till bilprovningen, TÜV, har startat en värdefull service för alla som tänker importera bil från Tyskland. Och de är många – bara i år räknar man med att det gäller 4 000 – 5 000 bilar.

Det är TÜV Berlin-Brandenburg som kontrollerar att bilens dokumentation uppfyller EU:s riktlinjer så att du slipper obehagliga överraskningar.

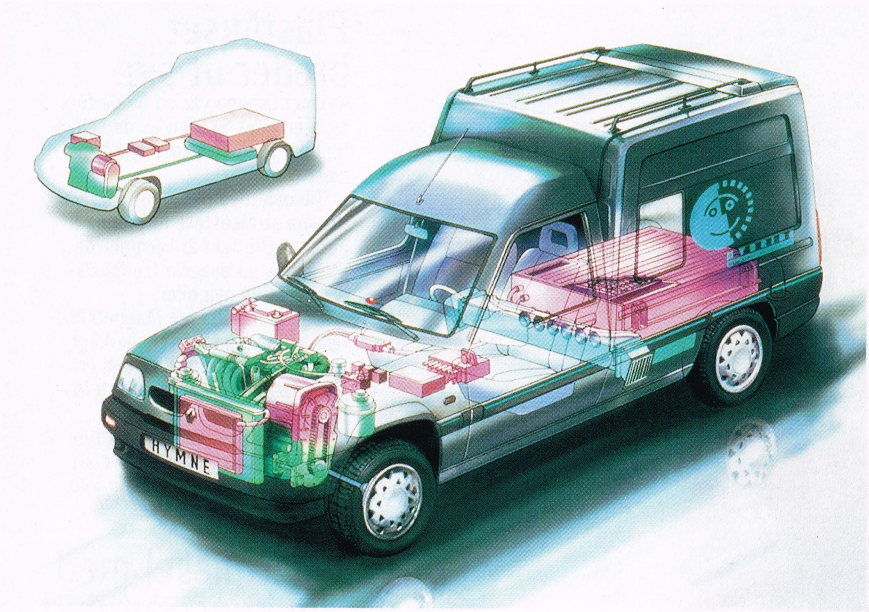
TÜV utfärdar sedan ett EU-intyg som kan uppvisas för den svenska registreringsmyndigheten.

Allt TÜV behöver är kopior på besiktningsinstrumentet (samtliga sidor) eller på andra dokument som ger information om biltypen, motorstyrkan, växellåda etc. Formuläret kan man få hos TÜV i Berlin.

Bedömningen är enkelt utformad på både tyska och svenska och kostar 180 D-mark, motsvarande cirka 900 kronor. Priset är inklusive 15 procent moms som man kan få tillbaka genom att ansöka hos det tyska finansministeriet.

Ytterligare upplysningar från:

TÜV Berlin-Brandenburg
Fahrzeugabnahme
Alboinstr. 56
D-12103 Berlin
Deutschland
Tel. 00949-30 75-62 203



Hybrid-expressen

● HYbride à Moteur Normal Electrique. HYMNE. Det är namnet på Renaults hybridbil baserad på lilla Renault Express. Den har två motorer, en 15 kW elmotor och bensinmotor på 1,2 liter och 58 hk. Batterierna är av nickel-kadmiumtyp.

Bilen fungerar som en elbil upp till 60 km/h. Sedan tar bensinmotorn succesivt över drivningen. Totala räckvidden är 60 mil.

En prototyp baserad på Espace med gasturbinmotor presenteras i slutet av året som ett led i forskningen av nya drivmedel.

Porsche Boxster begärlig direkt

● Porsche har redan sålt två tredjedelar av det första årets produktion av Boxster.

Bilen presenteras på Parissalongen i början av oktober och en provkörningsrapport finns i Teknikens Värld samtidigt.

Boxster blir dyrare än exempelvis Mercedes SLK 230 Kompressor (se provkörning TV 15/96), som kostar 60 950 D-mark i Tyskland. Porschen kommer att kosta 76 500 D-mark.

Andelen gemensamma delar mellan Boxster och den kommande ersättaren till 911 är hög. Omkring 35 procent av delarna finns i båda bilarna. Men en Boxster är inte snabb-byggd, omkring 45 timmar tar det för fabriken att sätta ihop ett exemplar i Zuffenhausen.

Boxster får en mittmonterad, vattenkyld boxermotor på 2,5 liters volym och med 201 hästkrafter. Motorn har dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder, samt dubbla katalysatorer. Bilen driver på bakhjulen, antingen genom en femväxlad manuell låda eller via en ny femstegs Tiptronic-låda kallad S. Denna låda styrs med knappar från ratten.

0-100 km/h ska gå på 6,9 sekunder och toppfarten är 240 km/h.

Tygtaket manövreras elektriskt och tar tolv sekunder att fälla upp/ned. En riktigt hardtop finns också.

Om något år kommer sannolikt en RS-version, en trimmad variant med enklare inreding och cirka 250 hk effekt. Den blir utgångspunkt för en ren racingversion som om några år kommer att köras i en så kallad entypsklass, alltså lopp med enbart Boxsterbilar.

Sommarsverige

Fem lyckligt lottade

● Bland Teknikens Världs 400 000 läsare finns rimsmeder för en hel jultomteverkstad. Hör bara:

"Min skallige man vill ha fartvind i håret. Denna bil gör att han får'et!"

Sålunda skal(l)dade Pia Forsström i Sollentuna, ett epos som förlänar henne en av de fem lotter Teknikens Värld delar ut till vinnarna i vår tävling i nummer 12/96.

Eftersom Pia dessutom svarade rätt på våra tre frågor har hon nu chansen på en Mercedes SLK (se provkörning Teknikens Värld 15/96). I lotteriet finns sammanlagt 1 000 lotter och den enda vinsten är en SLK.

Vi har plöjt igenom de tusentals slogans som kom in till redaktionen och har vaskat fram ytterligare fyra lottvinnare.

Thomas Åström i Malmö får en för sin drömmande "Blinka lilla stjärna där, se till mig som väntar här". Mats Wigren i Docksta belönas för sin odödliga "Om jag ska bli två krävs en SLK". Anki Sundén i Ljungby får en lott för sin lovvärda "Nu ska mina grannar bli platta, en Mercedes SLK ska jag ratta!", och sista lotten går till Bo Lundqvist i Svenljunga för "Jag vill ha bil och tjej av samma sort. Sportig, Lätt och Kort."

Rätta raden var 2, X, 2. Det var alltså Stanley Dickens som vann på Le Mans, SLK står för Sportlich, Leicht, Kurz och Mercedes' racerbilar kallades för Silverpilarna.

Grattis och lycka till alla vinnare, tack alla hängivna deltagare!

Liten ökning i bilproduktionen

● Volkswagengruppen (VW, Audi och Seat) tillverkade flest bilar i Europa första halvåret i år, 1 195 343 stycken. Därefter kom PSA, Peugeot/Citroën, 1 064 502, och General Motors inklusive Saab, 1 028 058. Största enskilda märke var Ford, med drygt 970 000 bilar.

Fördelat på enskilda märken ser statistiken ut så här (med fjolårets siffra inom parentes):

1. **Ford 974 763 (1 005 854)**
2. **Renault 876 729 (889 231)**
3. **Opel 803 751 (810 085)**
4. **Volkswagen 794 498 (779 949)**
5. **Peugeot 650 145 (647 158)**
6. **Fiat 592 905 (598 958)**
7. **Citroën 414 357 (450 605)**
8. **Mercedes 319 038 (308 445)**
9. **BMW 310 785 (312 564)**
10. **Audi 231 593 (220 441)**

Volvo byggde under perioden 221 804 bilar, jämfört med 195 875 under 1995.

Totalt sett ökade produktionen från 7 309 810 bilar 1995, till 7 354 414 under första halvan av 1996 år.

Ford, europaetta

Renault, europatvåa

Opel, europatrea

Motorsport

Redaktör: PeO Kjellström

Surfa på racervågen

● Inte mätt på den motorsport du får i massmedia? Surfa då över till Internet där du bland annat hittar följande:

Australiensiska standardvagnsmästerskapet:
http://www.themotorweb.com.au/SATCC/
Benetton F1:
www.jtnet.ad.jp/mildsevenF1/benetton/benetton.htm.
BMW Team Schnitzer (BTCC):
http://ourworld.compuserve.com/homepages/ostsee/schnitz.htm
BPR-mästerskapet:
http://www.rpm.fr/speednet/bpr/homebpr.html
Brittiska standardvagnsmästerskapet (BTCC):
http://www.demon.uk/racing/index.html
Ferrari F1:
http://www.ferrari.it/
Indy Car-mästerskapet:
http://www.indycar.com
Indy Racing League:
http://www.brickyard.com
Jordan F1:
http://www.peugeot.com/peugeot/env07.html
Le Mans:
http://www.24h-le-mans.com
McLaren F1:
http://www.mclaren.co.uk/mclaren
Mercedes Motorsport:
http://www.mercedes.com/g/sport/01.htm
Monaco Grand Prix:
http://www.monaco.mc/monaco/index.html
NASCAR-mästerskapet:
http://www.nascar.com
Rally-VM:
http://www.jyu.fi/@pakar/news.html
Renault F1:
http://www.renaultF1.com
Williams F1:
http://www.connect.ca/formula1/

Rod Millen vann för andra gången Pike´s Peak.

Legendariska backtävlingen Pike´s Peak i Colorado, USA, vanns för andra gången av Rod Millen, Nya Zeeland. Millen tävlar i en kraftigt modifierad Toyota Celica. Trots vinsten var han besviken över att inte kunna spränga den magiska tiominutersvallen. Han var tretton sekunder för långsam denna gång.

Bernie Ecclestone har det tufft i privalitvet. För bara några månader sedan blev han biten i näsan av en vakthund i USA. Nyligen blev han nedslagen och misshandlad utanför sitt hem i London. Två män attackerade 65-årige Bernie när han kom hem med sin fru Slavica, 36. Frun blev av med en ring värderad till cirka sex miljoner kronor.

Ferrari har fjorton order på tävlingsversioner av F50 till nästa års sportvagnsmästerskap. Företaget kommer inte att tävla officiellt men ger starkt stöd till de stall som väljer att tävla med modellen. En av dessa fjorton Ferraribilar kommer att tävla i Benettons färger!

Damon Hill lämnar Williams-Renault efter årets säsong. I alla fall om vi får tro de senaste ryktena. Hill uppges vara uppvaktad av nystartade Jackie Stewart Racing som gör F1-premiär 1997 med fabriksmotorer från Ford.

Kenneth Hansen är på språng mot en ny EM-titel i rallycross-EM. Leder totalt när halva säsongen körts.

Pasquale Lattunedo är depåpolis i F1. Det är han som har ansvaret för att bara personer med rätt passerkort kommer in i depån och dess närhet. Vid Englands GP saknade han sin bil efter tävlingen. Den hade blivit bortforslad för att den inte hade rätt passerkort klistrat på vindrutan . . .

Korea förefaller ha klart med ett Formel 1-lopp redan till 1998, alla ekonomiska förhandlingar är klara. Banan ligger cirka 20 mil sydväst om huvudstaden Söul i Chollabuk-området. Loppet kommer att läggas i slutet av säsongen för att passa in med finalen i Japan.

Fyrhjulsdrift kan komma att förbjudas i Super Touring-racing i framtiden. I dag är det bara Audi som kör med det konceptet, men tyskarna lär ha provat framhjulsdrift under test med gott resultat. För Audi är det dock också frågan om marknadsföring, företaget har byggt upp hela sin image just kring fyrhjulsdriften.

Volvoshow med Walkinshaw

● Volvo fortsätter köra Super Touring med Tom Walkinshaw Racing 1997 och framöver. Med vilken biltyp och i vilket mästerskap är ännu oklart.

En inte alltför vågad gissning är att Volvo väljer nya S40 som tävlingsredskap i BTCC eller vilket mästerskap man nu beslutar att tävla i. Super Touring med 2-litersmotorer växer sig allt starkare och det finns många intressanta mästerskap.

Volvo undersöker just nu vad det kan ge att tävla i till exempel det tyska eller italienska mästerskapet. Men det ska förmodligen mycket till innan Volvo överger det brittiska som har utmärkta tittarsiffror såväl på banorna som i TV. Att tävla i mer än ett mästerskap är inte aktuellt för Volvo.

Damon kanske lämnar Williams-Renault efter årets säsong.

Modellen mitt

Italienarna är kända för sin matlagning. Är det inte skruvad pasta så är det pizza eller skinkan från Parma.

Nu bjuder Fiat på två nya bakverk. Marea och Marea Weekend.

Eller om man så vill: Årets Bil Bravo/Brava med ny bak.

Marea är en fyrdörrars sedan, Weekend en kombi. Enligt Fiat är 80 procent nytt i de nya bilarna jämfört med Bravo/Brava. Det är svårt att tro.

Marea ersätter både Tempra och den större Croma, vilket innebär att Fiat inte kommer att ha någon bil i storbilsklassen förutom familjebussen Ulysse.

Marea får alltså spela allround och täcka behovet för såväl sicilianskt fembarnsmor som norditaliensk bankman. Och jag tror att den kommer att klara den uppgiften. Hur den klarar svensk genomsnittsfamilj återstår att se.

Fiats identitet sitter numera i häcken

Tre motoralternativ är aktuella när bilarna introduceras i Sverige i september/oktober: Fyrventils bensinmotorer på 1,6, 1,8 och 2,0 liter, med 103, 113 respektive 147 hästkrafter. De två första är fyrcylindriga, medan tvålitersmotorn är femcylindrig, samma som i knallskottet Bravo HGT.

Utomlands finns ytterligare en snikmotor på 1,4 liter och 80 hk, samt inte mindre än tre turboladdade dieselmotorer att välja mellan.

Bakdelar har blivit något av Fiats specialitet på senare år. Det började med Punto 1993 och fortsatte med både Coupé och Barchetta. Alla har de egna identiteter på sina häckar.

Marea också. Speciellt sedanversionen har fått ett alldeles eget stuk med linjer från sextiotalets 1300- och 1500-modeller. Kisar man med ögonen anas lite av samma markerade bakflyglar i modern strömlinjeformad tappning.

Weekend – en Fiat för helgen? – har mer ett riktigt funkisutseende och ett originalmonterat takräcke som sträcker ned mot de högt monterade baklamporna.

Det klassiska bilprovartricket att smälla igen dörren resulterar i ett dovt "Fomp!" på Marea. Förra tiders plåtklanger i olika oktaver är bortisolerade. Eller ljuddödade som Fiatteknikerna själva vill kalla det.

I landsvägsfart är det inte särskilt bevänt med ljuddödandet, i synnerhet de mindre bensinmotorerna är surriga. Och det krävs höga varv för att få riktig fart på bilen, något som känns igen från Bravo/Brava.

När jag klättrar upp för bergen utanför Parma med en 1,6-liters Weekend tycker jag att bilen känns oväntat slö. Fullastad med familj och packning på väg till fjällen skulle bilen förmodligen komma till korta.

När Teknikens Värld testade systerbilen Brava 1,6 i våras noterades 0-100 km/h på 11 sekunder och alldeles tillräckliga prestanda i övrigt. Brava är dock 65 kilo lättare än Weekend.

Skillnaden mellan 1,6- och 1,8-motorn är liten. Vridmomentet för den lilla motorn är 144 Nm vid 4 000 r/min och den större 154 Nm vid 4 400 r/min.

Motorn varvar friskt som det anstår en italiensk kortslagig småkubikare. Styrningen är sportbilskvick och kurvorna kan tas i hög fart utan alltför mycket tendens till kasande understyrning. Marea är välbalanserad och rolig att köra. Inte minst den snabba, exakta växellådan bidrar till körglädjen.

Ett betydligt raskare intryck ger femcylindriga Marea HLX. Segheten är som bortblåst och man blir ständigt påhejad av det muntra rappet från avgasröret.

Det är amerikanen Peter Davis på Fiat Auto Styling Center som ansvarat för designarbetet med Marea. Inredningen är en orgie i linjer som slingrar sig fram och tillbaka. Krockkudde och stereo är standard.

Marea har något mjukare fjädring än Bravo HGT, en klar fördel om du inte har en rallykrossbana sista biten hem.

Bilen följer entusiastiskt Fiats anrika tradition att bygga familjevagnar med fina prestanda. Utmärkt för en bankman från Turin.

En ny Fiat i Fiatland märks. På väg in till Parma förföljs jag av en italienare på en retrodesignad Hondaskoter. Han får många chanser till omkörning men väljer att ligga bakom och spana in den nya bilen. Liknande scener utspelas hela tiden. Forza Fiat!

Inredningen är sig lik från Brava om du håller blicken framåt. Instrumentpanelen är densamma, med en mittkonsol som väller ut som en lavaström från vulkanen Etna.

Alla reglage ger ett förtroende-

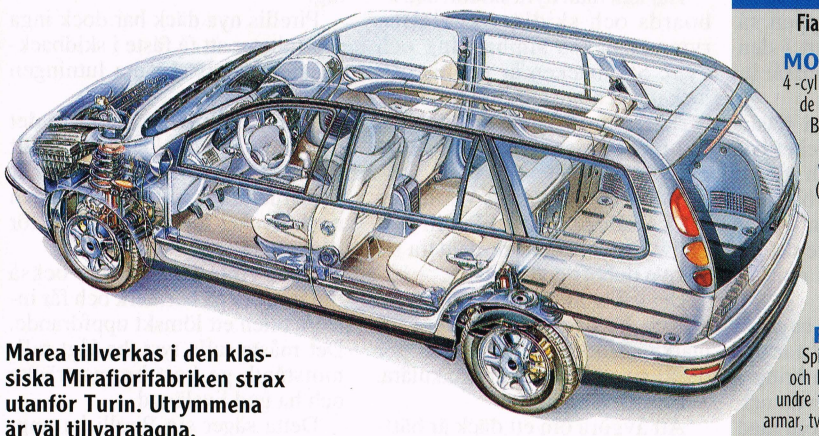
emellan

FIAT MAREA PROVKÖRNING

Fiat Marea spelar både stor och liten och vill passa alla. Passar den någon?

Av Hans Hedberg

Marea Weekend behåller den typiska baklucka Fiat introducerade på Regatta 1984. Gimmick som sticker ut i mängden.



Marea tillverkas i den klassiska Mirafiorifabriken strax utanför Turin. Utrymmena är väl tillvaratagna.

ingivande intryck, även om en gnutta måttfullhet i all stylinghysteri vore välkommen. En förarmiljö är ändå en arbetsplats.

Ett brett utbud av två färger på inredningen

På presskonferensen gör Fiatfolket stort nummer av att kunden kan välja vilken inredningsfärg som helst.

Jag frammanar bilden av rådvilla kunder som under långa sömnlösa nätter med broschyrer på nattduksbordet försöker komma på rätta kombinationen, innan Fiat preciserar alternativen:

– Beige eller grå, vill säga.

På säkerhetsfronten håller Marea hyfsad standard, med krockkudde, bältesträckare och sidokollisionsskydd. Nackskydden bak verkar otillräckliga och det finns endast midjebälte på mittplatsen.

Detta påtalas och senare meddelas att ett tredje nackskydd blir standard på bilarna som kommer till Sverige. Dock inte trepunktsbälte.

När Bravo/Brava presenterades för ett år sedan utlovades trepunktsbältet bak inom en snar framtid. Vi väntar fortfarande.

Bakluckan är av delad typ, i god Fiat-tradition. I motsats till konkurrenterna behåller Fiat en lasttröskel på sin kombibil. Stötfångaren kan fällas ned separat för att få ett plant golv att lasta på. Glömmer man att stänga nedre "dörren" blir det en springa kvar, lagom hög att slänga in pizzakartonger genom.

Marea är varken småbil eller mellanklassare. Konkurrenter är exempelvis Mitsubishi Carisma och Volvo S40/V40.

Svenske importören hoppas att priset hamnar under 150 000 kronor för Marea 1,6. I så fall blir bilen konkurrenskaftig och hjälper Fiat att kravla sig uppåt i den svenska registreringsstatistiken. ❑

BASFAKTA

Fiat Marea 1,6 (Weekend)

MOTOR
4 -cyl tvärställd radmotor med 2 överliggande kamaxlar och 4 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 10,1:1. Borrning/slag 86,4/67,4 mm, volym 1 581 cm³. Max effekt 103 hk (75 kW) vid 5 750 r/min. Max vridmoment 144 Nm vid 4 000 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING
Motorn fram, framhjulsdrift. 5-växlad låda. Hastighet på högsta växeln, 1 000 r/min: 32,4 km/h.

FJÄDRING/HJULSTÄLL
Spiralfjädring och kräningshämmare fram och bak. Fram fjäderben (McPherson) och undre triangellänkar, bak bakåtriktade bärarmar, tvärstag.

STYRNING
Kuggstång, servo. 3 rattvarv, vändcirkel 10,7 meter.

BROMSAR
Skivor fram, trummor bak.

HJUL
Fälg 5,5 tum. Däck 185/65 HR 14.

MÅTT/VIKT (cm/kg)
Axelavstånd 254, längd 439 (449), bredd 174, höjd 142 (150 inkl takreling), spårvidd fram/bak 147/144. Tjänstevikt 1 215 (1 275). Bränsletank 63 liter.

PRESTANDA (fabriksuppgifter)
Acceleration 0-100 km/h 10,6 (11,1) sekunder, toppfart 180 km/h. Bränsleförbrukning vid 90 km/h 5.7 (5,9), blandad 7,6 (7,8), stadskörning 9,7 (9,7) l/100 km.

PRIS
Ej fastställt, cirka 150 000 kronor.

En dag i engelska alperna

Pirelli såg fel i kalendern. La vinterdäckskörningen i juli.

Av Jonas Borglund

Asymmetriskt vinterdäck för snabb färd på bar asfalt. Med det stabiliserande "bandet" i däckets ytterkant (i stället för mitt i) går det att hålla högre fart i kurvan.

Jag biter ihop, rättar till mössan, känner mig som Alberto Tomba och vräker mig utför. Sladdar förbi den första käppen så snön sprutar, svänger hårt i den branta skymda vänstern och får lite sladd.

Returen tar mig förbi nästa käpp, jag bromsar så mycket det går, släpper bromsen och glider snyggt genom resten av backen. Längst där nere finns en tjockt vadderad mur så att jag inte ska slå mig sönder och samman om jag missar bromssladden.

Det är kallt, minus fem ungefär och mina sommarskor saknar det rätta fästet. De halkar omkring i snön när jag kliver ur Volvon och hoppar in i en Golf GTI som med snön sprutande runt framhjulen tar mig uppför backen igen.

Så där håller jag på, upp och ner, ner och upp, med olika bilar med olika däck.

Att köra bil i slalombacke är kanske inte unikt men att göra det mitt under högsommaren kräver framför allt en udda skidort. Alperna har ingen snö så här års, åtminstone inte på ställen som kan nås med bil.

Men England har! Närmare bestämt i Tamworth utanför Birmingham. Ett av de plattaste områdena i hela Storbritannien.

Snow Dome, Englands svar på Madonna di Campiglio, är en jätteanläggning med bland annat en 200 meter lång slalombacke.

Inomhus.

Här kan man hyra skidor, snowboards och skidlärare. Hallen rymmer också simbassäng och gym. Skidbacken är poppis och lockar i genomsnitt 500 besökare per dag. En liknande anläggning, fast fyra gånger så stor, finns i Japan.

Skälet till Teknikens Världs besök i skidbacken är att Pirelli hyrt Snow Dome för att presentera sina nya dubbfria vinterdäck.

Det gäller att hitta nya grepp inte bara för däcken utan också för marknadsföringen och det här hör onekligen till de mer spektakulära.

Ett tvättäkta jippo.

Att avgöra om ett däck är bättre än ett annat utan jämförelsedäck som måttstock är inte lätt. Dessutom skiljer sig en välpreparerad skidbacke med kanonsnö en hel del från svenskt vinterväglag.

Pirellis nya däck har dock inga svårigheter att få fäste i skidbacken, den relativt branta lutningen till trots.

Winter Direzionale heter det nya dubbfria däcket lämpat för små och medelstora bilar. Det är konstruerat för vinterförhållanden med mycket lössnö och även för hårt packad snö.

Men vinterdäck måste också fungera bra på barmark och får inte ge bilen ett lömskt uppförande. Det måste rulla tyst, ha lågt rullmotstånd, ge kort bromssträcka och ha god livslängd.

Detta säger sig Pirelli ha uppnått med Direzionale.

Däcket finns i dimensioner från 13 till 15 tum, profilen från 70 ner till 60 och bredden 155 till 195. Hastighetsmärkt från 160 (Q) till 190 (T) km/h beroende på dimension.

Från målfållan var det bara ett par meter till baren med skummande öl och högbarmade fräuleins.

Det andra nya däcket heter Winter Asimmetrico och har en asymmetriskt utformad slitbana. Däcket är tänkt för medelstora och stora snabba bilar där förarna kräver ett sportigt uppförande också av däcken och med bra fäste i slask och snö. Pirellis målsättning har varit att skapa ett vinterdäck med sommardäcksprestanda.

Vad beträffar vinteregenskaperna så klättrade Asimmetrico duktigt uppför skidbacken. Även bromsförmågan i utförslöpan uppfattade jag som klart godkänd.

Barmarksegenskaperna är förbättrade jämfört med Pirellis tidigare vinterdäck, vilket visade sig i de broms- och väjningsprov vi körde på våt asfalt.

Däcket finns från 14 till 17 tum och profilen från 65 ner till 45. Bredd från 185 till 245 och hastighetsmärkt till 190 (T) respektive 210 (H) km/h beroende på dimension.

Jag går in på after ski och får en märklig utsikt över backen i Snow Domes fejkade alpvärld. Där serverar högbarmade freüleins skummande öl, knackwurst med surkål och apfelstrudel. Allt medan ett par tyrolare med rakborstar i hatten och Lederhosen joddlar till dragspel och gitarr. ❑

Nu kommer EU-körkortet

Stort som ett kontokort. Fullt med nyheter.

Av Hans Hedberg

Nästa gång du byter körkort får du ett mindre kort din hand. Utformat inom EU, anpassat speciellt för Europa.

Formatet är mer lätthanterligt men innehåller fler uppgifter än det gamla.

Alla som tar nytt körkort, ändrar sin behörighet eller av annan anledning måste byta kort får det nya.

Formatet är detsamma som för kontokorten, 54 x 85,5 mm. Vissa mindre variationer kommer att skilja mellan EU-länderna, bland annat får Sveriges kort behålla sin blekrosa färgton.

Det är EU-kommissionen i Bryssel som utformat reglerna för körkortet och vad som krävs för olika behörighetsklasser.

Men som alltid med EU-byråkrater har de haft svårt att enas.

Sverige fick dispens eftersom det finns ytterligare ett förslag till körkort på borden i Bryssel.

Det förslaget innehåller samma information, men är en vikbar historia på sex sidor och utan foto på körkortsinnehavaren.

Med det nya kortet blir det lättare att se vilken behörighet föraren har. På baksidan illustreras de olika körkortsklasserna med bilder på de fordon behörigheten gäller för.

Exempelvis är D-behörighet för buss kompletterad med en liten buss efter bokstaven.

På framsidan har man flyttat fotot från höger till vänster sida och en svensk EU-symbol har tillkommit uppe i vänstra hörnet.

Sverige tillhör de länder som haft ganska lätt att anpassa sig till de nya reglerna. Många EU-länder har begärt att få en dispens för att det tar lång tid att ställa om från landets tidigare regler.

Svenska politiker har dock anammat det gemensamma EU-direktivet (91/439/EEG) utan förbehåll och har beslutat att införa de nya kraven med omedelbar verkan.

Miljöfrågor i förarutbildningen är ytterligare en nyhet som EU-direktivet talar om. Vägverket har tillsammans med Naturvårdsverket inlett ett samarbete för att utreda och formulera frågorna.

Det skulle exempelvis innebära att en omkörningssituation inte bara ska beaktas från trafiksäkerhetssynpunkt utan även att man även måste ta hänsyn till miljöaspekten..

Och om det är försvarbart att ta bilen i stället för tåget. ❑

Här är de nya körkortsreglerna

– Behörighet för lätt motorcykel, kallat A1, gäller motorcykel med max slagvolym 125 cm³ och en maximal effekt på 11 kW (15 hk). Åldersgräns 16 år.

– Behörighet för tung motorcykel, A, kan tas från 18 år. De två första åren får motorcykeln inte ha högre effekt än 25 kW (34 hk) eller effekt/viktförhållande överstigande 0,16 kW/kg (0,22 hk/kg).

– Förare med A1-behörighet behöver liksom tidigare endast göra körprov.

– Tar man körkortet efter 21 års ålder på en motorcykel med större slagvolym än 700 cm³ och starkare än 35 kW (48 hk) gäller behörigheten från första dagen utan effektkravet på 25 kW och två års inkörningstid.

– Behörighetsåldern för tung lastbil och tungt släp, CE, sänks från 19 till 18 år.

– Behörighetsåldern för buss, D, höjs från 20 till 21 år.

– Endast den som har körkort för dragfordonet kan få körkort för behörigheten tungt släp, E.

Man måste till exempel ha klarat av C-körkort innan man får köra upp för CE-behörighet.

– Den automatiska CE DE-behörigheten man fick på köpet vid uppkörning för buss slopas. Efter 1 juli får man endast D-behörighet.

– Den som är 65 år och har någon av behörigheterna C, CE, D, DE ska genomgå en läkarundersökning. Annars förnyas inte dessa behörigheter vid 10-årsförnyelsen.

A- och B-behörighet förnyas som vanligt utan läkarundersökning efter 65 år.

– Ett svenskt körkort får inte utfärdas till någon som har körkort i ett annat EES-land. Det är alltså inte tillåtet att ha körkort från mer än ett EES-land.

Samtidigt måste man ha varit folkbokförd i Sverige minst 185 dagar för att få ett svenskt körkort.

– Vissa yrkeskategorier har varit undantagna behörighetskrav. Exempelvis måste brandmän som förr fick köra tung lastbil på B-kort nu ha C-behörighet.

Den omtalade EU-moppen med 16 år som åldersgräns och 45 km/h i toppfart har man fortfarande inte fattat beslut om. En moped i Sverige får inte gå fortare än 30 km/h.

Förarbeviset för traktor blir kvar oförändrat.

Det nya körkortet blir mindre än det gamla och innehåller fler uppgifter om innehavaren

På väg mot medelåldern

Nya Nissan Primera är en klokare bil än föregångaren – men inte alls lika rolig.

Framtill påminner nya Nissan Primera om Nissan Maxima och även om Nissan Almera och bakhjulsupphängningen ser ut precis som hos Maxima – och för all del även hos Almera.

Nissan tycks ha rationaliserat både på design- och konstruktionsavdelningarna. Fast bakom likheterna finns förstås en genomtänkt strategi.

När formgivarna funnit en form man vill satsa på – som först dök upp på nya Maxima i början av 1995 – är det naturligt att den får yngla av sig från företagets prestigebil och ge identitet även till enklare modeller.

Detsamma gäller bakaxeln. Konstruktörerna kommer med en ny och lyckad konstruktion, klart att den får hänga med på andra modeller. Både Almera och helt nya Primera har alltså samma upphängning bak, ”Multi-Link Beam Suspension”, som först introducerades i Maxima sedan i Almera och som fungerar mycket bra i båda.

Det gör den även i nya Primera. Den här bakhjulsupphängningen, som är en variant av ”mjukstel” axel med extra bra sidostagning, kombinerar bra väggrepp med god fjädringskomfort. Framvagnen i gamla Primera var mycket bra och är i stort sett oförändrad i nya; enkla övre tvärlänkar och undre triangellänkar ger fin komfort och vägkänsla.

Avståndet mellan fram- och bakaxel har ökat med fem centimeter. Detta tillsammans med ny bakaxel har resulterat i en bekvämare Primera. Mindre stötig än tidigare och bättre baksäte. Benutrymmet är påtagligt mycket bättre och takhöjden känns inte lika snål som tidigare. Interiören är mer ombonad än förut, sittkomforten fram är helt okej. Dessutom är nya Primera tystare än vad jag minns från den gamla.

Men jag minns också att den förra versionen var roligare att köra. På det området var den första Primeran en av de bästa i sin klass, en ovanligt spänstig och harmonisk bil med rapp styrning och snärtiga kurvegenskaper.

Med längre axelavstånd och ”mognare” fjädring har Nissans konstruktörer prioriterat komfort före sport i nya Primera. Resultatet är säkra och konsekventa vägegenskaper, bilen känns näst intill neutralstyrd med bara en anings dragning åt understyrning.

Apropå säkerhet. Nya Primera är förstås säkrare än den gamla. Karossen är starkare och har bättre sidoskydd, förarkudde och bältesförsträckare är standard liksom ABS-bromsar. Men i klass med klassledaren Volvo S40/V40 är Primera inte. Sidokrockkuddar kommer till exempel först om ett par år.

Kupéutrymmet är mycket bättre än förr, tack vare fem centimeter längre axelavstånd. I baksätet märks det mest.

Primeras panel har inga egna drag men fungerar utmärkt och ger ett gott kvalitetsintryck.

Engelsk japan går på export till hemlandet

Liksom tidigare kommer Primera både med fyra dörrar och som femdörrars halvkombi samt så småningom även som ”helkombi”.

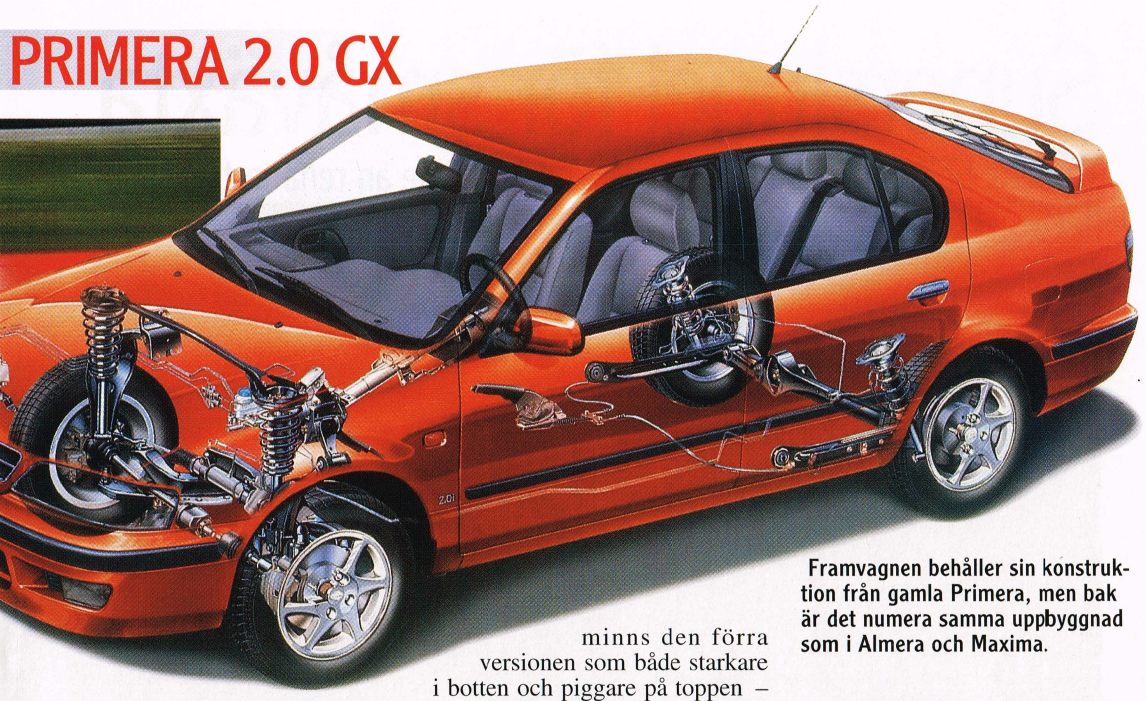
Alla versionerna byggs i Nissans engelska fabrik, halvkombin exporteras till Japan!

Motorerna hänger med från gamla Primera. Tvärställda lättmetallfyror med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder.

1,6-versionen har genom åren sålts i Sverige lite till och från. När

PRIMERA 2.0 GX

Av Björn Sundfeldt (text och foto)



Framvagnen behåller sin konstruktion från gamla Primera, men bak är det numera samma uppbyggnad som i Almera och Maxima.

nya Primera kommer till Sverige i september är det "till". Ett-komma-sexan är nu på 100 hk och en riktigt trevlig liten snurra.

Den större motorn på två liter var förut på 125 hk. Har nu modifierats med bland annat högre kompression och ger 130 hk – men de nya hästarna märks inte. Det är en snäll motor, väl anpassad till den bil den sitter i. Jag minns den förra versionen som både starkare i botten och piggare på toppen – och det beror inte på viktökning. Nya Primera är bara 50 kg tyngre än den gamla.

Ett nytt motoralternativ är en 90-hästars turbodiesel, men den den kommer sannolikt inte till Sverige. Till våren 1997 kommer däremot en GT-version med 150 hk. Men eftersom nya Primera mer är tänkt som familjetransportör än körglädjeexploatör tycker jag att den minsta motorn räcker riktigt bra.

Om man ändå inte är ute och busar behövs ju inte så många kusar.

I skrivande stund är inga priser spikade, men en stärkt krona och slopad accis talar för ungefär oförändrad prisnivå.

En anständigt utrustad Primera 2.0 GX – den har till exempel elhissar fram och centrallås – skulle då gå på cirka 170 000 kronor medan 1,6 GX rimligen blir åtminstone en "femma" billigare. ❑

BASFAKTA

MOTOR
4-cyl tvärställd radmotor med 2 överliggande kamaxlar och 4 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 86/86 mm, volym 1 998 cm³. Max effekt 130 hk (96 kW) vid 5 600 r/min. Max vridmoment 170 Nm vid 4 800 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING
Motorn fram, framhjulsdrift, 5-växlad låda.

FJÄDRING/HJULSTÄLL
Spiralfjädring med fjäderben och krängningshämmare fram och bak. Fram övre tvärlänkar och undre triangellänkar, bak mjukstel axel i bakåtriktade bärarmar och tvärställd "Scott-Russel-länk".

STYRNING
Kuggstång, servo.

BROMSAR
Ventilerade skivor fram, trummor bak, ABS.

HJUL
Fälgbredd 5,5 tum, däck 185/65 HR 14.

MÅTT/VIKT (cm/kg)
Axelavstånd 260, längd 443, bredd 171, höjd 141, spårvidd fram/bak 147/145. Tjänstevikt ca 1350, maxlast ca 400. Bränsletank 60 liter.

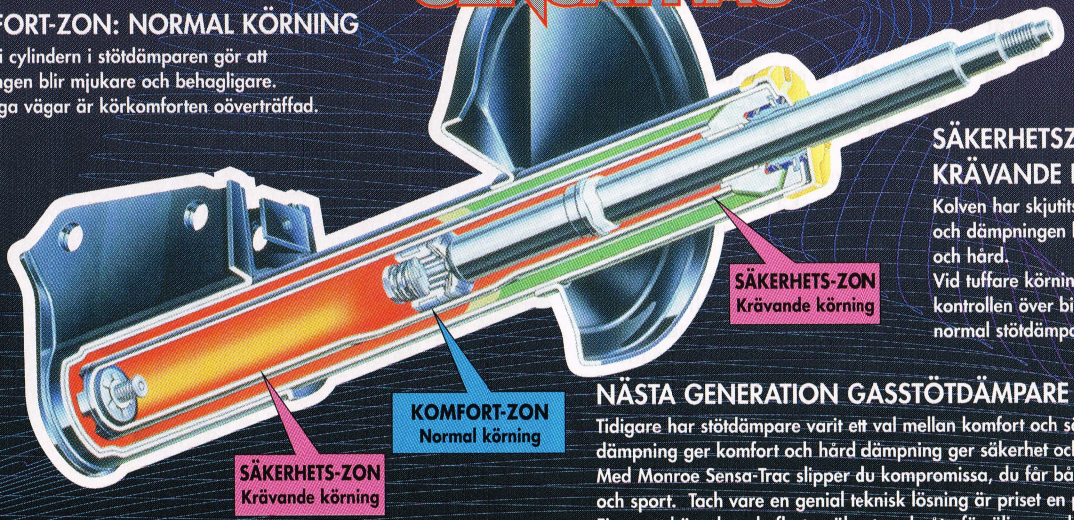
PRESTANDA (fabriksuppgifter)
Acceleration 0-100 km/h 9,6 s, toppfart 205 km/h. Bränsleförbrukning blandad körning 7,9 l/100 km.

PRIS
ej fastställt, troligen cirka 170 000 kronor.

FRAMTIDENS TEKNIK IDAG

NYHET MONROE® SENSA-TRAC®

KOMFORT-ZON: NORMAL KÖRNING
Ett spår i cylindern i stötdämparen gör att dämpningen blir mjukare och behagligare. På vanliga vägar är körkomforten oöverträffad.



SÄKERHETSZONER: KRÄVANDE KÖRNING
Kolven har skjutits förbi spåret i cylindern och dämpningen blir blixtsnabbt kraftfull och hård. Vid tuffare körning och nödsituationer är kontrollen över bilen överlägsen en normal stötdämpare.

NÄSTA GENERATION GASSTÖTDÄMPARE
Tidigare har stötdämpare varit ett val mellan komfort och säkerhet. Mjuk dämpning ger komfort och hård dämpning ger säkerhet och sportig känsla. Med Monroe Sensa-Trac slipper du kompromissa, du får både komfort, säkerhet och sport. Tach vare en genial teknisk lösning är priset en positiv överraskning. Finns att köpa hos de flesta välsorterade återförsäljare av bilreservdelar.

Marknadsförs av:

Bileko AB BILRESERVDELAR TEL: 08 970260

TRIDON® TEL: 08 7617845

mtab TEL: 040 317900

MONROE® stötdämpare

. . . gör vägen säkrare

Av Eric Lund –
David Johansson (foto)

Supersingel för småväxta

Yamaha SZR 660 bjuder hellre på äkta körgädje än rena fartsensationer.

Vad handlar motorcykelkörning om? Det beror förstås på vem man är och vem man vill vara.

Någon vill ha en motorcykel som ekar mellan husväggarna i centrum. För någon annan är lyckan fullkomlig när hastighetsmätaren närmar sig 300. En tredje kör ogärna snabbare än att Just D och Thorleifs kan höras i stereon.

Påfallande många hojåkare anger ”frihetskänslan” och ”lukten av koskit” som argument i valet mellan bil och motorcykel.

Det är med andra ord lätt hänt att klyschorna stockar sig när ämnet motorcyklism kommer på tal. Så även i denna text som till stor del kommer att kretsa kring den största klichén av alla: körglädje.

Förra året skrev vi om tyska MuZ Skorpion Sport med egensinnig rörram och encylindrig motor från en av Yamahas allroadmodeller (TV 14/95). Intresset för den här typen av motorcyklar växer i takt med roadracingklassen Sound of Singles.

Helt naturligt är därför att Yamaha nu anmäler en egen variant på temat encylindriga sporthojar: SZR 660 Supersingle.

Inget för den som vill åka på semester i dubbel motorvägsfart

Motorn är samma vätskekylda femventilare som sitter i MuZ och maxeffekten är alltjämt 48 hästkrafter. Både tysken och japanen är nätta i formatet och sportiga i sinnelaget. Den som planerar långsemester eller vill fara fram i dubbel motorvägsfart bör leta på annat håll.

Tyvärr begränsas Yamahans presumtiva kundkrets även av andra orsaker: är man längre än 175 cm får man inte plats. Sadeln sitter högt i förhållande till styret men det gör även fotpinnarna. Knävinkeln blir skarp och urgröpningar i tanken ger knäskålarna en given plats. Kåpan förbättrar möjligen luftmotståndet, men inte komforten. Det gör vardagslunken och landsvägen trist även för kortväxta.

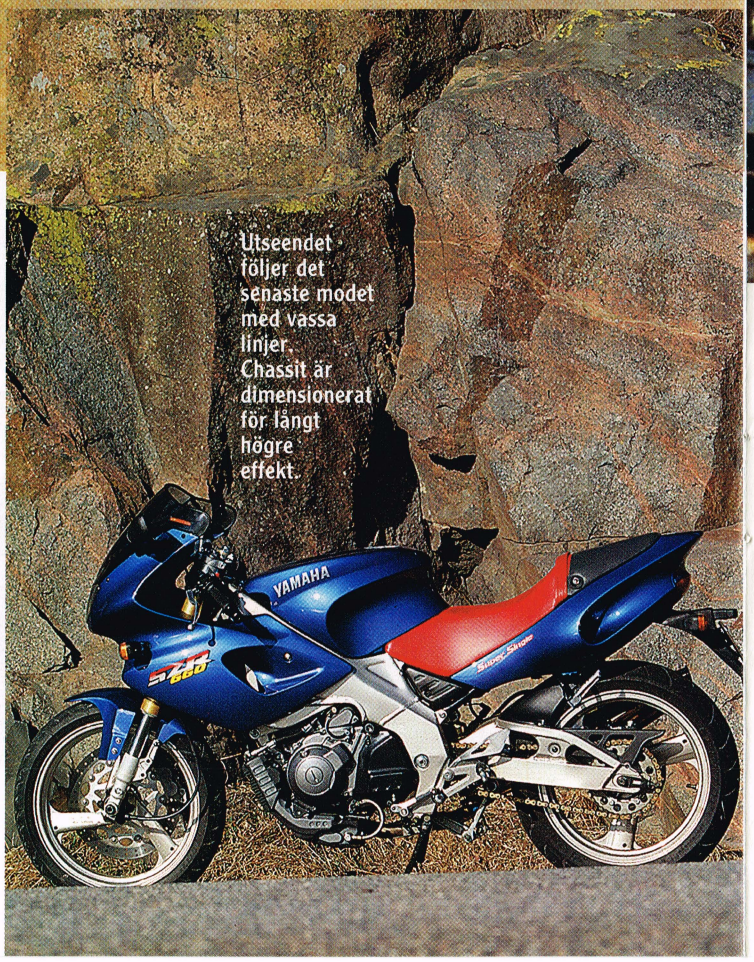
I sitt rätta element är emellertid körställningen utmärkt. Vägen ska slingra sig genom ett böljande landskap. Asfalten ska vara lagom sträv och utan tjälskott. Sikten ska vara fri i de flesta kurvorna. Solen ska just ha hunnit värma vägbanan och föraren ska vara 172 cm lång.

Då är det svårt att tänka sig ett mer korrekt redskap än Yamaha SZR 660. På ett närmast simpelt sätt låter den föraren rasa fram men det är inte en hoj man slarvkör med.

Den uppfordrar till hård körning men det ska vara med precision. Då blir belöningen som störst.

Motorn har en mycket attraktiv, litet kärv karaktär och är högvarvig med stånkamått mätt, de 48 hästkrafterna kommer i samlad trupp först vid 6 500 varv. Något annat skulle dock kännas malplacerat i en sportmaskin. Vibrerar gör den på vissa varvtal men det understryker bara racerstilen.

SZR 660 är byggd som en riktig roadracer. Aluminiumramen är av så kallad boxtyp och rejält överdimensionerad. Svingen har extra förstärkning på vänster sida; redig grovlek och böjd form för att medge rätt dragning av avgassystemet på höger sida. Den främre



Utseendet följer det senaste modet med vassa linjer. Chassit är dimensionerat för långt högre effekt.

Yamaha SZR 660 är en racerreplika med encylindrig fyrtaktsmotor. Den gillar att köras hårt men det ska vara snygga spår genom böjarna.

bromsskivan är effektiv och den bakre jobbar utan knot.

Fjädring och stötdämpning är avstämda för den förmodade körstilen och bjuder varken komfort eller proper kontroll över riktigt ojämn väg.

Chassit som helhet tål betydligt större påfrestningar än vad motorn kan skapa, nu finns det där som godis för ögonen och något man inte behöver fundera över. Den som vill ställa upp i Sound of Singles behöver inte åtgärda mycket i själva bygget. I sådana sammanhang räcker förstås inte motorn till men den är sannolikt ett utmärkt råmaterial för trimning.

Inga nya motorcyklar kan längre betecknas som billiga, möjligtvis prisvärda. Till den gruppen hör Yamaha SZR 660 Super Single som kostar 76 900 kronor – rätt köp om du har rätt längd och en klar uppfattning om vad motorcykelkörning handlar om. ❑

BASFAKTA

MOTOR
1-cyl fyrtakt med 1 överliggande kamaxel och 5 ventiler. Vätskekyld. Förgasare. Kompression 9,2:1. Borrning/slag 100/84 mm, volym 659 cm³. Max effekt 48 hk vid 6 500 r/min. Max vridmoment 54 Nm vid 5 000 r/min. Elstart.

KRAFTÖVERFÖRING
5-växlad låda, kedjedrift.
Fjädring: Fram 41 mm upp och nedvänd gaffel (24 graders vinkel, 102 mm försprång) med 120 mm slag, bak enkeldämpare med 121 mm slag.

BROMSAR
Fram 320 mm skiva med fyrkolvsok, bak 210 mm skiva med tvåkolvsok.

DÄCK
Fram 110/70 ZR17, bak 150/60 ZR17.

MÅTT/VIKT (cm/kg)
Hjulbas 141, sadelhöjd 77, tjänstevikt 180 kg, bränsletank 14 liter.

FÖRSÄKRINGSKLASS
4

PRIS
76 900 kr

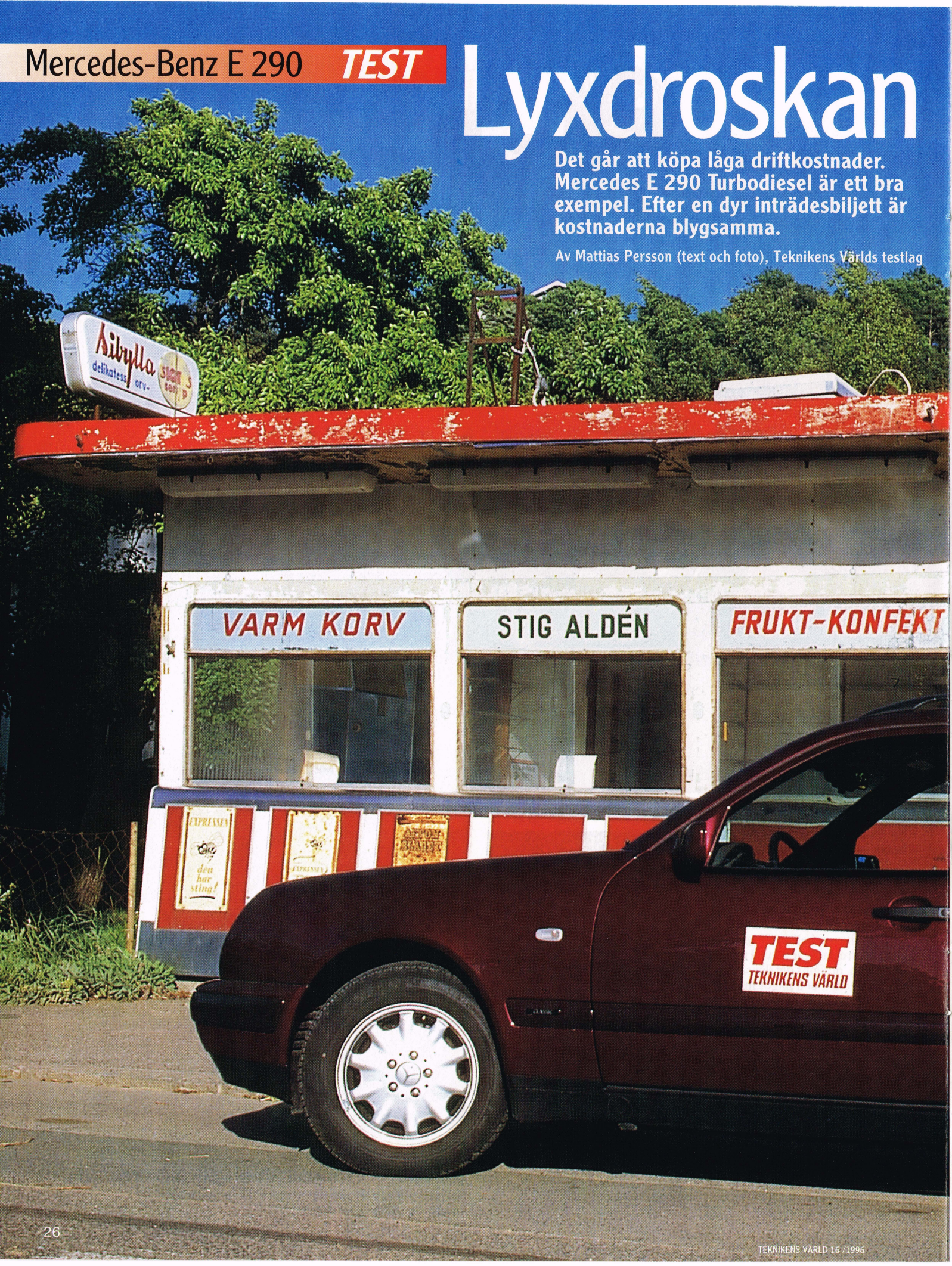
Varvräknare och temperaturmätare i vitt, hastighetsmätare i svart. På natten lyser det mysigt i rött.

Mercedes-Benz E 290 **TEST**

Lyxdroskan

Det går att köpa låga driftkostnader. Mercedes E 290 Turbodiesel är ett bra exempel. Efter en dyr inträdesbiljett är kostnaderna blygsamma.

Av Mattias Persson (text och foto), Teknikens Världs testlag



Mercedes E 290 Turbodiesel är en paradox. Den direktinsprutade dieselmotorn tillhör de absolut snålaste i sin klass och således hamnar driftkostnaderna på en behagligt låg nivå. I synnerhet om vagnen körs långa sträckor per år.

Men inträdesbiljetten är kostsam, 354 500 kronor närmare bestämt. På kort sikt är det dyrt att köra billigt.

Det är inte bara snålheten hos E 290 T man betalar för. Den som lägger upp nästan fyrahundra tusenlappar får i det här fallet en suveränt bekväm, säker och rymlig bil. I kombiutförande är den en riktig arbetshäst. En flexibel sådan.

Med ett extra säte, uppfällbart från golvet i bagageutrymmet och vänt mot färdriktningen, kan sju personer färdas i bilen. Fäller man baksätet och utnyttjar hela lastkapaciteten ryms i stället nästan två kubikmeter bagage och maxlasten är gott och väl ett halvt ton.

E-klass kombi utmanar fräckt minibussarna i fråga om utrymme och flexibilitet.

Mercedes´ nya E-klass är inte roligast. Men säkrast i världen.

Motorn är Mercedes första direktinsprutade personbilsmotor sedan 1954 och sportvagnen 300 SL. Då tillämpades principen med direktinsprutning för högsta möjliga effekt i vad som var en ren racermotor.

I dag är syftet med direktinsprutning det motsatta; att uppnå lägsta tänkbara bränsleförbrukning.

Konstruktionen är alls ingen nyhet, den har länge gjort tjänst i lastbilar och traktorer. Fördelarna med direktinsprutning är en mycket hög verkningsgrad; låg förbrukning parad med hög effekt. Att motortypen inte hamnat i personbilar förrän under de senaste åren beror på avigsidorna; dels är den direktinsprutade dieseln mycket ljudligare än förkammardieseln, dels är den ovillig att varva, vilket ger ett smalt effektregister.

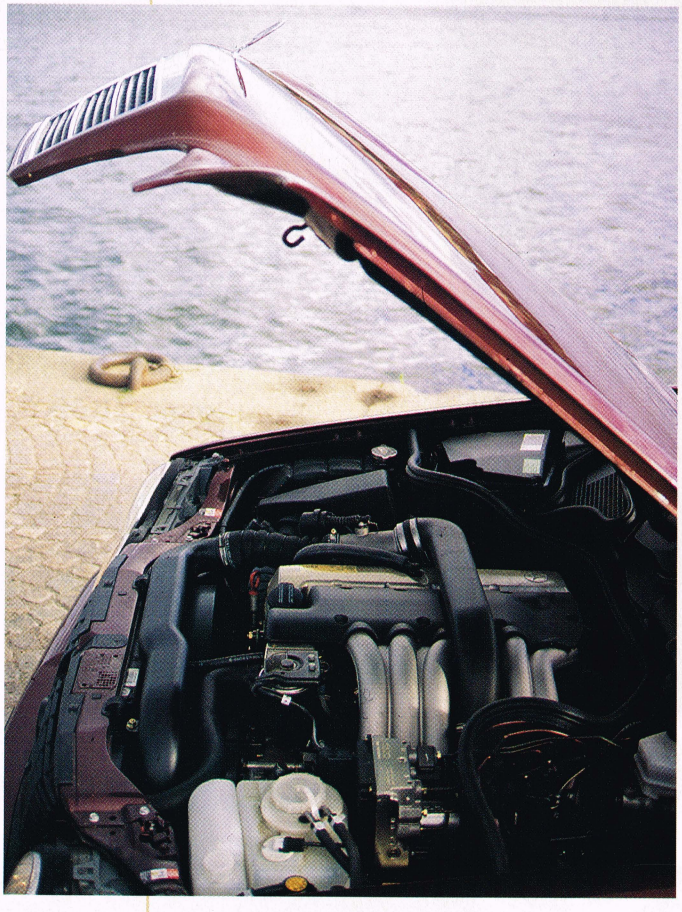
Nackdelen med direktinsprutning är ett smalt effektregister

Symptomen känns igen i testbilen. Även om denna Mercedes är så förfinad en direktinsprutad diesel kan bli med dagens teknik. I kombination med turbo förstärks dock problemet med ett smalt effektregister.

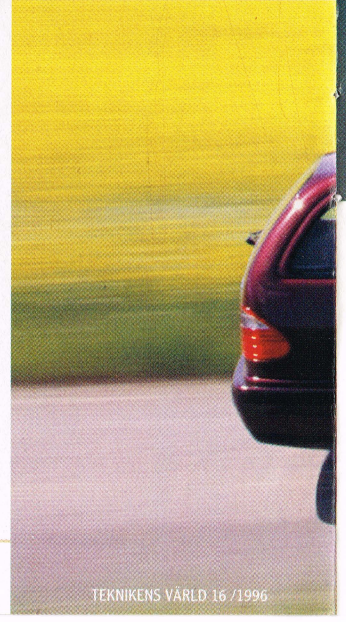
Under 2 000 r/min är motorn orkeslös. Sedan kommer de 129 hästkrafterna i flock. Men just som varvtalet når strax över 4 000 r/min lägger de sig raskt ned och dör. Motorn slutar att varva och enda botemedlet är att växla upp. I stadstrafik måste bilen således framföras av en koncentrerad förare. Trean duger inte runt gathörnen, ibland inte ens tvåan.

Också vid växlingarna faller laddtrycket drastiskt. Accelerationen 0-100 km/h tar därför 14,4 sekunder, trots att motorn egentligen känns piggare.

Växellådan måste användas flitigt men är tyvärr inte riktigt med på noterna. Den är seg i slaget på ett sätt som Mercedes manuella växellådor varit sedan urminnes tider. Den femstegade automatväxellådan för 18 500 kr är att föredra. Den kamouflerar motorns smala register och stämmer bättre med bilens karaktär i övrigt. Ett måste om bilen bara körs i stadstrafik.



Ellipsoidstrålkastare är standard och ger ett kallt och blått sken. Lyser utmärkt, så bra att folk tror att helljuset är tänt och blir smått förbaskade.



Turbodieselmotorn på 2,9-liters cylindervolym och 129 hk går tyst och mjukt. Enligt våra mätningar är E 290 Turbodiesel tystare än bensindrivna E 230 i landsvägsfart.

Interiören är luftig och förarmiljön utformad med tysk perfektion. Knappar och reglage sitter där man väntar sig. Den som aldrig rattat en Mercedes förut finner sig snabbt tillrätta. Bara den fotmanövrerade parkeringsbromsen kan förbrylla.

Det stora bagageutrymmet lastar två kubikmeter med fällt baksäte. Utrymmet kan även utnyttjas för personbefordran då ett från golvet uppfällbart extra baksäte kan beställas. som extrautrustning, vilket Mercedes´ PR-man i Sverige, Günter Maier, här villigt illustrerar. Ingenting för tvåmetersmän eller för åksjuka. Men Günter sitter vackert.

Annars är det här är ett riktigt landsvägslok. På växlar som räcker lite längre, fyran och femman, är motorn kraftfull med god respons. Men växla för säkerhets skull ned till fyran vid omkörning. I normal landsvägsfart arbetar nämligen motorn farligt nära den nedre gränsen för "dragläget".

Mercedes har flera dieselversioner att välja mellan. Förutom 290-motorn är alla av förkammartyp. Det har sin förklaring i att kunderna kräver en tyst och smidig gång hellre än låg bränsleförbrukning.

På tomgång knackar den direktinsprutade 290-motorn ljudligt. Men när man väl fått rull på ekipaget går motorn tyst, tystare ju fortare man kör. Vid ett tillfälle avverkades ett par mil motorväg på fyrans växel. Orsaken var att föraren "glömde" växla upp, högre än så låter alltså inte motorn. Enligt våra mätningar är E 290 Turbodiesel till och med tystare än sitt bensindrivna syskon E 230 .

Den här motorn har bara två ventiler per cylinder medan övriga Mercedesdieslar har fyra. Allt för att göra E 290 Turbodiesel till ett så vettigt ekonomiskt alternativ som möjligt. Den ambitionen har väl inte lyckats till 100 procent precis, men en riktig snåljåp på vägen har det i alla fall blivit.

Förbrukningen i 90 km/h är bara halvlitern per mil och även vid blandad körning räcker det med 6,6 liter "citydiesel" per 100 km.

Den låga förbrukningen har förstås en mycket positiv inverkan på bilens miljöindex; 49 är förträffligt mot medelbilens 100. Mercedes E 290 släpper alltså bara ut hälften så mycket farliga ämnen som nybilen i genomsnitt. Tacka en god verkningsgrad och en eminent katalysatorrening för det.

Mercedes E 290 diesel mäktar med nästan 200 km/h

Att bilen trivs på landsvägen är närmast en självklarhet. Det har bilarna från Mercedes-Benz alltid gjort. Fjädringen med tvärlänkar fram och multilänkaxel bak maskerar även riktigt dåliga vägar på ett utsökt manér. Bara BMW:s nya 5-serie kan matcha Mercedes E-klass i fråga om fjädringskomfort.

Hjulupphängningen arbetar tyst och effektivt. Mjukare än vi vant oss vid från Mercedes, som länge byggt fast avfjädrade vagnar med höga farter på Autobahn i minne. Men inget av stabiliteten i hög fart har offrats för fjädringskomforten. E 290 Turbodiesel mäktar med nästan 200 km/h och även i den farten är bilen stadig.

Om det inte blåser, vill säga. Vagnens låga luftmotstånd i all ära, men den slippriga karossformen gör E-klass kombi till ett enkelt rov för sidvindar. Den utmärkta kuggstångsstyrningen gör det dock enkelt att korrigera riktningen om bilen kommer ur kurs.

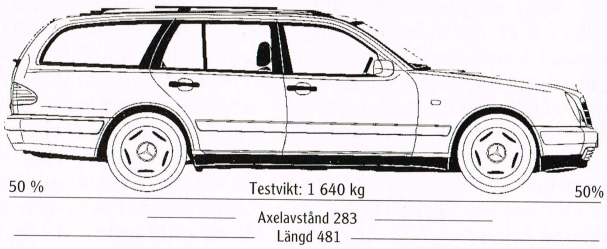
Att hjulupphängningen kontrollerar hjulens fjädringsrörelser med precision märks på kurviga landsvägar. I högt tempo kränger Mercedes E-klass rejält, men utan att minsta dramatik utspelas. Snarare tvärt om. Den hasar konsekvent över framhjulen på gränsen för väggreppet och slänger ut med bakvagnen bara under bestämd provokation.

Dessutom är ett enkelt antispinnsystem standard. Det bättrar på köregenskaperna framför allt på vinterväg.

Undanmanöverprovet i konbanan sker utan dramatik när lastutrymmet är halvfullt. Men vid full last, bilen är godkänd för hela 580 kg, bryter bakvagnen lätt ut.

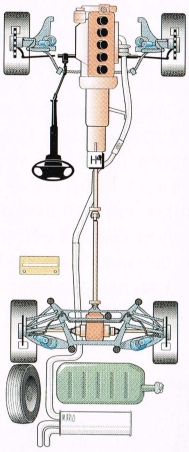
Flinka fingrar klarar att hålla kontroll på det överstyrande ekipaget, men det är inte helt lätt. Den

TEKNISKA DATA — MERCEDES E 290 T TURBODIESEL



Mått och vikt (cm/kg): Bredd 180, höjd 143, spårvidd fram/bak 155/154. Testvikt 1 640, maxlast 580, taklast 100, släpvikt 1 900. Tankrymd 65 l.

MOTOR: Längsmonterad femcylindrig radmotor med enkel överliggande kamaxel och två ventiler per cylinder, turbo och laddluftkylare. Kompression 22,0:1 Borrning/slag, volym 2 874 cm³. Max effekt 129 hk (95 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment 300 Nm vid 1 800 r/min.
KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift, femväxlad manuell växellåda. Hastighet på högsta växeln, 1 000 r/min: 50 km/h.
STYRNING: Kuggstång, servo. 3,1 rattvarv, vändcirkel 11,3 meter.
HJUL: Fälgbredd 6,5 tum, däck 195/65 VR15.
ELSYSTEM: Generator 90 A, batteri 100 Ah.
BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. ABS.
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar, bak multilänkaxel med tvärlänkar.



Mercedes E 290 T mot konkurrenterna

Märke:	Audi A6 TDI	BMW525 tds	Citroën XM TD	Mercedes E 290 T	Opel Omega 2,5 TD	Volvo 850 TDI
Betyg	★★★★	★★★	★★★	★★★★	★★	★★★★
Pris/förmånsvärde:	303 000/96 600 :-	315 000/100 800 :-	258 900/82 848 :-	354 500/113 440 :-	248 900/79 648 :-	293 100/93 700 :-
Motor	R5/2 461 cm³	R6/2 497 cm³	R4/2 446 cm³	R6/2 874 cm³	R6/2 497 cm³	R5/2 461 cm³
Effekt/vridmoment	140 hk/290 Nm	143 hk/260 Nm	130 hk/285 Nm	129 hk/300 Nm	130 hk/250 Nm	140 hk/290 Nm
Tjänstevikt/maxlast	1 630/490 kg	1 560/435 kg	1 720/500 kg	1 640/580 kg	1 710/480 kg	1 620/430 kg
Acceleration 0-100 km/h	10,7 s	11,2 s	13,0 s	14,4 s	13,0 s	10,7 s
70-110 km/h	13,0 s	15,3 s	15,0 s	16,4 s	18,5 s	14,9 s
Toppfart	202 km/h	200 km/h	200 km/h	195 km/h	200 km/h	202 km/h
Bränsleförbr bl körning	0,73 l/mil	0,87 l/mil	0,73 l/mil	0,66 l /mil	0,79 l/mil	0,73 l/mil
Komfort/säkerhetsbetyg	Hög/Högt	Hög/Högt	Hög/ Medel	Mycket hög/Mycket högt	Hög/Högt	Hög/Mycket högt
Kupéindex/bagagevolym	266/365 dm³	253/382 dm³	274/515 dm³	269/440 dm³	270/440 dm³	264/449 dm³
Driftkostnad 1 500 mil/1 år	18 878 :-	Ej fastställt	20 621 :-	20 201 :-	19 188:-	19 040 :-
Reservdelskostnad	26 260 :-	19 256 :-	29 676 :-	27 549 :-	24 734 :-	21 520 :-

Förklaring:

★★★★★ **Utmärkt**

★★★★ **Mycket bra**

★★★ **Bra**

★★ **Godkänd**

★ **Underkänd**

Måttstocken

Audi A6 är egentligen samma bil som Audi 100 anno 1991. Den har några år på nacken utan att det märks särskilt väl. Har tillsammans med Volvo TDI den bästa dieselmotorn på marknaden. Stark, snål och sofistikerad. Högsta tyska kvalitet men ingen Mercedesstjärna i fronten.

Dieselsexan

BMW 525 tds har utgått ur sortimentet. Just därför kan den här fina men något trånga vagnen vara ett gott köp. Pruta ordentligt på en osåld 95:a. Inte över sig bränslesnål, men med hög kvalitet, god komfort och utmärkt säkerhet. Och en god portion körglädje samt inte minst status. Nya 5-serie Touring väntas inom kort.

Komfortdieseln

Gashydraulisk fjädring, stora utrymmen och ett attraktivt pris – Citroën XM TD Break är valet för den som står ut med, eller ännu hellre älskar, Citroëns egenheter. Kraftfull och tyst motor i kombination med fjädringssystemet som alltid håller bilen plant gör XM TD till en idealisk dragbil.

Tryggheten

En av världens säkraste och mest välbyggda kombivagnar. Hög kvalitet in i minsta detalj genomsyrar E-klass, som dessutom är mycket komfortabel. Inte särskilt rolig att köra, motorn har för smalt register och växelådan är seg. På övriga områden slår den konkurrenterna.

Budgetdieseln

Opel gjorde en ny Omega och passade på att köpa BMW:s dieselsexa på 130 hk. Inte lika pigg som i BMW och inte särskilt snål. Mycket fina utrymmen både för passagerare och bagage. Räkna med kvalitetsproblem, Opel Omega tillhör inte de mest välbyggda vagnarna i klassen. Då hade den kostat 50 000 kr till.

Sportdieseln

Att kalla Volvo för sportig i det här sällskapet hade varit helt omöjligt för bara några år sedan. Men 850-modellen är faktiskt den roligaste att köra av dessa sex ochnästan lika rymlig och praktisk som sina större konkurrenter. Gjord i Sverige för svenskarna borde den vara bästa köp. Det är den också.

standardmonterade nivåregleringen bak är dock till god hjälp för fjädringsegenskaperna med last, då bilen i stort sett behåller de komfortabla fjädringsrörelserna.

Till den höga komforten bidrar naturligtvis de rejäla utrymmena. Det breda baksätet hyser med lätthet tre personer medan två sitter förstklassigt. Det är gott om plats för huvud, fötter och armbågar. Och det uppfällbara baksätet i bagageutrymmet är bekvämare än man kan tro. Inget för tvåmetersmän, men barn och kortväxta sitter riktigt hyggligt. Om de inte har anlag för åksjuka.

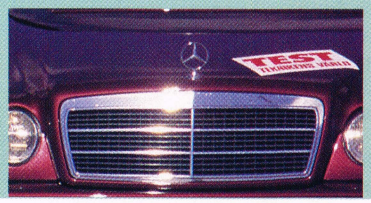
Bäst sitter föraren, förutsatt att han kommer överens med Mercedes hårda stolar. Men trots, eller kanske tack vare, den hårda stoppningen är stolarna snälla mot kroppen på långresan. Höjden på sittdynan kan justeras i både fram- och bakkant, däremot kan justerbar ratt inte ens beställas.

Tvåmetersmannen får bättre plats i Mercedes E-klass än i någon annan modell på marknaden, tack vare stolarnas minst sagt generösa skjutmån. Det är nästan så att ryggstödet tar i baksätet när stolen är fullt tillbakaskjuten. Ryggstödet manövreras steglöst med en liten ratt. Utmärkt för små justeringar men hopplöst när man vill fälla ryggstödet helt.

Förarmiljön lämnar inget övrigt att önska. Stilen är traditionell Mercedes-Benz om än i sin mest uppsluppna tappning. Särskilt i Avantgarde-utförande där träpanelerna är rökfärgade och klädseln spräcklig som

TESTRESULTAT

På denna sida finner du uteslutande data som har mätts av Teknikens Världs testlag, delvis i samarbete med Rototest. Därför kan de avvika från biltillverkarnas uppgifter. Ingen annan biltidning har en tillnärmelsevis lika inträngande testverksamhet.



Mercedes E 290 T Turbodiesel

Bränsleförbrukningen mäts i laboratorium

Bränsleförbrukning l/mil	70 km/h	0,45
vid konstant fart på	90 km/h	0,51
högsta växeln	110 km/h	0,64
	130 km/h	0,70
	Blandad körning	0,66
Bränsle, försäkring, skatt och service under 1 år och 1 500 mil		20 201 :-

(förbrukning blandad körning med dieselpris 6,50 kr/l, försäkring ett snitt av våra premier, stor service)

Decibelmätare visar kupébullret

Kupébuller dB(A)	70 km/h	64
	90 km/h	67
	110 km/h	69
	130 km/h	71

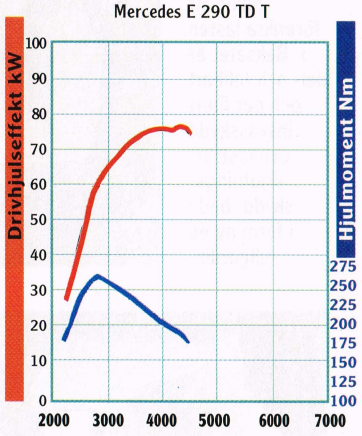
Accelerationstiderna registreras

Acceleration genom	0-50 km/h	4,6
växlarna (sekunder)	0-70 km/h	7,4
	0-100 km/h	14,4
	0-130 km/h	24,4
Toppfart (km/h)	195	

Avslöjande bromsprov

Bromssträcka (meter) från 100 km/h	39

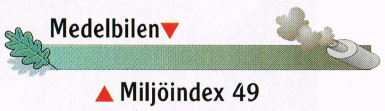
Motoreffekten – i verkligheten!



I testlaboratoriet:
Drivhjulseffekt 105 hk (77 kW vid 4 000 r/min. Vridmoment på drivhjulen 263 Nm vid 2 200 r/min.

I broschyren:
Motoreffekt 129 hk (95 kW) vid 4 000 r/min och vridmoment 300 Nm mellan 1 800 och 2 400 r/min.

Avgastestet bestämmer miljöindex



Den direktinsprutade turbodieseln har högst verkningsgrad bland personbilsmotorer. Tillsammans med en väl fungerande rening av avgaserna ger det mycket låga utsläpp.

Förhållandet mellan vridmoment och miljöindex är bland det bästa vi mätt upp. Mycket kraft till låga halter av föroreningar. Medelbilens miljöindex är 100.

Snålast i klassen

Mercedes E 290 Turbodiesel är tillsammans med Audi A6 TDI den snålaste bilen i sin klass. Förbrukningen vid blandad körning är blott 0,66 l/mil, inte illa för 1 640 kilo bil.

Smalt register straffar accelerationen

Ett smalt effektregister och en viss turbofördröjning gör E 290 Turbodiesel relativt långsam genom växlarna relaterat till motoreffekten.

Svagare än angivet men snäll mot miljön

I testlabbet hos Rototest avslöjas att E 290 Turbodiesel inte är så stark som Mercedes hävdar. Motorn kan vara certifierad på annat bränsle än den citydiesel vi använder. Men oavsett detta så fattas det mycket till den angivna platta momentkurvan mellan 1 800 och 2 400 r/min.

Låga utsläpp, låg förbrukning

Mercedes E 290 Turbodiesel släpper bara ut hälften så mycket skit ur avgasröret som medelbilen.

grannens katt. Modernt men fult. De övriga två utrustningsalternativen, Classic och Elegance, har en lugnare karaktär invändigt. Lättare för gamla kunder att känna sig hemma med.

Den märkestrogne känner igen förarmiljön direkt. Den som aldrig rattat en Mercedes-Benz förut behöver bara slänga ett snabbt öga på instrumentpanelen för att hitta rätt; knappar och reglage sitter där de ska.

Femtio kilo mindre ljudisolering än i föregångaren

Och även om också Mercedes har börjat jaga produktionskostnader, med besparingar och förenklade konstruktioner både här och där, så gör märket fortfarande världens bäst "ihopskruvade" vagnar. Inget knirr, inget gnissel. Perfekt passform, påkostade material. Både in- och utvändigt.

Ljudnivån är behagligt låg trots att Mercedes i nya E-klassen använder sig av 50 kilo mindre ljudisoleringsmaterial än i föregångaren. Den nya bilen är inte tystare än sin företrädare, men lika tyst trots besparingen på ljudisolerande material.

Mercedes har kunnat slopa stora delar av isoleringen tack vare att framvagnen och den nya karossen optimerats i ljudhänseende. Hjälpramarna för motor, drivlina och hjulupphängning isolerar effektivt mot vibrationer och oljud och karossen optimerades redan på konstruktionsstadiet för att överföra så lite som möjligt av vibrationer och framför allt resonans.

Vitsen med att välja kombimodellen framför sedanen i E-klassen är förstås det större bagageutrymmet. Det är mycket stort och tillika flexibelt då baksätet kan fällas helt eller delvis.

Mercedes' tekniker har verkligen tänkt till och bland annat försett utrymmet med tio stålöglor så att bagaget kan surras fast ordentligt. Två av dem sitter i själva luckan så att den kan bindas ned när föremål längre än 3,2 meter ska transporteras. Jo, utrymmet med fällt baksäte och fällt säte på passagerarsidan fram är faktiskt 3,2 meter långt. Konstruktionen för det bakre ryggstödets infästning är mycket stadig för att hindra lasten från att slå ihjäl passagerarna vid en krock.

Dessutom är ett insynsskydd och ett lastförskjutningsskydd, i form av ett nät som fästes i taket, integrerade i ryggstödet. Med fällt baksäte kan snudd på två kubikmeter stuvas in. Men också med baksätet på plats är detta en av klassens bästa lastare.

Utrustningen hos Mercedes-

50 000 dyrare än E 230 som går lika fort – men inte lika snålt.

Bagageutrymmet är stort och flexibelt och har listiga öglor att förankra lasten i. Baksätet är del- och fällbart och det finns insynsskydd och lastförskjutningsskydd, båda i form av en rullgardin.

I utrustningsversionerna Classic och Elegance erbjuds traditionell Mercedes-atmosfär. Stor ratt och mycket ädelträ. I den mer vågade Avantgarde är klädseln spräcklig och träpanelerna underligt rökförgade.

Benz är inte lika blygsam som för bara några år sedan. Oerhört uthålliga ABS-bromsar är standard tillsammans med det redan nämnda antispinnsystemet (fungerar normalt upp till 40 km/h eller 80 km/h under full acceleration). Lägg därtill dubbla krockkuddar och sidokrockkuddar som extrautrustning och Mercedes´ omsorg för de åkandes säkerhet måste betraktas som klassens bästa.

Hög säkerhet är lyxigt, men i övrigt är Mercedes E 290 Turbodiesel sparsmakat utrustad. Listan för extrautrustning tar dock upp hyllmeter. Och tarvar ett grabbatag i plånboken vid beställningstillfället.

Listan över extra utrustning är lång. Men det kostar...

Några exempel: Metalliclack 9 400 kr, läderklädsel 19 750 kr, bakåtvänt extrabaksäte i lastutrymmet 8 000 kr och klimatanläggning 18 200 eller 25 600 kr beroende på version. Flera ljudanläggningar, varav den enklaste kostar 5 800 kr. Men elhissar fram är åtminstone standard.

Utöver E 290 Turbodiesel finns tre bensinmodeller i kombiutförandet av E-klass. Mercedes E 200 T för 318 900 kr, E 230 T som kostar 352 500 kr, samt V8-modellen E 420 T med 279 hk för 636 500 kr. Ännu ingen sexcylindrig bensinmotor alltså. Det beror på att Mercedes raka sexor ska pensioneras till förmån för nya V6-motorer.

Ingen lär dock bli lika populär bland droskägarna som E 290 Turbodiesel. Dyr i inköp men en god

I konbanan går Mercedes E-klass tryggt och stadigt så länge man inte lastar för nära den tillåtna maxlasten 580 kilo. Då slänger bilen ut med bakvagnen, föraren får vara på sin vakt.

affär på sikt. Säkert kapabel för 50 000 problemfria taximil och fortfarande värd en styv slant när den sedan ska säljas som begagnad.

Måttligt utrustad med lull-lull från fabrik, i stället full av smarta och kompetenta konstruktioner som borde räknas som lyx vid närmare eftertanke. Men E 290 T Turbodiesel är 50 000 kr dyrare än bensinmodellen E 200 T med motsvarande fartresurser.

Så kör du inte onormalt långa sträckor per år är valet E 200 T. Men kör du som en taxiägare; unna dig lyxdroskan. ❑

En bara lätt sluttande baklucka inkräktar knappast på lastutrymmet. E-klass kombi är en av de största kombivagnarna på marknaden, men kanske inte den snyggaste.

TESTFAKTA

Pris och förmånsvärde	
Pris i Stockholm	354 500 :-
Förmånsvärde	113 440 :-

Så här blir driftkostnaderna	
Fabriksgaranti år/mil	1/10 000
Vagnskadegaranti år/självrisk	3/5 000 :-
Årlig skatt	5 651 :-

Försäkringsexempel (Folksam, helår, halvförsäkring)

Klassning Trafik-Delkasko-Vagnskada	5-15-15
Nivå 1-16-09, 50% bonus, 1 500 mil/år	4 803 :-
Nivå 7-06-07, 75% bonus, 3 000 mil/år	2 208 :-

Serviceintervaller och kostnader inkl. moms, material och oljor		
	1:a service	1 500 mil/1 295 :-
	2:a service	3 000 mil/3 280 :-
	3:e service	4 500 mil/1 295 :-

Reservdelspriser

Bromsklossar fram	694 :-
Avg.system exkl. katalysator och grenrör	3 488 :-
Katalysator	4 525 :-
Komplett strålkastarinsats	2 575 :-
Komplett framskärm	1 998 :-
Komplett stötfångare fram	3 166 :-

Utrymmena lasermätta av Autograph	
Total kupélängd	192
Längsta benutrymme fram/kortaste bak	109/80
Takhöjd fram/bak	96/96
Bredd i axelhöjd fram/bak	145/147
Kupéindex (= kupélängd x bredd x höjd)	269
Bagagevolym dm^3 mätt med lådor	580

Standardutrustning och tillval	
Antispinn	●
Automatlåda	18 500 :-
Centrallås	●
Elektr. ställbara framstolar	10 000 :-
Elfönsterhissar fram/bak	●/4 300 :-
Farthållare	4 500 :-
Fäll/delbart baksäte	●/●
Färddator	–
Luftkonditionering	18 200 :-
Larm, fjärrstyrt	3 200 :-
Låsningsfria bromsar	●
Läderklädsel	19 750 :-
Metalliclack	9 400 :-
Riktigt reservhjul	●
Soltak, elmanövrerat	13 300 :-
Ställbar ratt, höjd/längd	–

Säkerhet	
Krockkudde fram vänster/höger?	●/●
Bältesförsträckare?	●
Justerbara övre bältesfästen fram/bak?	●/–
Sidokrockkuddar?	●
Låsningsfria bromsar (ABS)?	●
Antal 3-punktsbälten bak/nackskydd bak?	3/3
Lastsurrningsöglor i bagageutrymme?	●
Krock i 50 km/h: Klarar bakre ryggstöd 36 kg?	●
Fästen för barnstol?	–
Inbyggd barnstol?	2 300 :-
Högt placerat bromsljus?	500 :-

Säkerhetsbetyg: ★★★★★

Mercedes E-klass kombi har vad som krävs för att göra den till en av marknadens absolut säkraste bilar, kanske den säkraste av alla. Effektiva ABS-bromsar är standard,konventionella krockkuddar på båda platserna fram och till och med sidokrockkuddar som standard. Lägg därtill bältesförsträckare, justerbara övre bältesfästen fram samt tre trepunktsbälten och lika många nackskydd i baksätet. Baksätets ryggstöd är stadigt förankrat i karossen och ett lastförskjutningsskydd i form av ett utdragbart nät är standard.

Dessutom är det långt till islagsytorna i den rymliga kupèn och karossen är konstruerad med stora deformationszoner som absorberar krockenergin. I Mercedes E-klass kombi sitter du säkert.

Förklaring: ★★★★★ **extremt högt** ★★★★ **mycket högt** ★★★ **högt** ★★ **godkänd** ★ **lågt** ☠ **farlig**

TESTBETYG

KÖREGENSKAPER ★★★★

Säker på foten trots bakhjulsdrift. Konsekvent understyrd, mycket uthålliga bromsar och ett enkelt antispinnsystem gör köregenskaperna trygga. Men inte direkt underhållande.

FARTRESURSER ★★★

Accelerationen 0-100 km/h tar 14 sekunder enligt våra mätningar. Det beror bland annat på att motorn fläset när laddtrycket sjunker vid växlingarna. Toppfarten är 200 km/h.

KOMFORT ★★★★★

Står komforten högst på önskelistan, men en Citroën XM inte faller i smaken; ja då är Mercedes E 290 Turbodiesel det överlägset bästa alternativet. Tyst som en viskning och kattlikt mjuk över ojämnheter.

UTRYMMEN ★★★★

Betydligt rymligare än gamla modellen. Bara Citroën XM Break kan konkurrera om största lastutrymme. I kupén vinner Mercedes E-klass. Baksätet är mycket bra.

UTRUSTNING ★★

Utrustningen på säkerhetssidan är omfattande med ABS-bromsar, dubbla krockkuddar och antispinnsystem som standard. Dessutom nivåreglering och elfönsterhissar fram. I övrigt är vagnen magert utrustad.

MOTOR/VÄXELLÅDA ★★★

Den direktinsprutade turbodieseln har ett smalt effektregister som bäst går ihop med en bra automatlåda. Tillsammans med en ganska trög manuell växellåda är E 290 bökig att köra i stan. På landsväg fungerar dock kombinationen tyst och smidigt.

MILJÖ ★★★★

Den låga förbrukningen (0,66 l/mil) och en effektiv rening av avgaserna gör E 290 turbodiesel skonsam mot miljön.

KVALITET ★★★★★

Att ekonomernas fått ökat inflytande på Mercedes´ konstruktioner är ingenting som märks på slutresultatet. E 290 T känns dyr och oerhört välbyggd.

EKONOMI ★★

Relativt sin föregångare och konkurrenterna är faktiskt nya E-klass billigare än tidigare. Men 367 700 kr kostar kalaset, som dock torde vara längre än i konkurrenternas fall. Högt andrahandsvärde bättrar på ekonomikalkylen avsevärt.

SLUTBETYG ★★★★

Komfort, säkerhet och byggkvalitet. Honnörsord från Mercedes-Benz som ekar högt i E 290 Turbodiesel. Bäst men dyrast.

I år föds 115 000 barn i Sverige. De kommer att leva längre än någon annan generation före dem och få glädje av dagens forskning.

Förstå världen bättre med Illustrerad Vetenskap

Bilbörsen

nummer 16 den 15 augusti

KÖP ● SÄLJ ● BYT

SÄLJES

PORSCHE 928 -79

V8, man, sollucka, röd, CD-spel, 4 nya däck, orig skick, farth, larm, fint skick, skattad till dec, Pris: 65 000:-

Frank Weber, Tel: 0413–262 43 el 070–716 63 43

GOLF DIESEL -84

vit, s-o-v-däck, GTI-grill, drag, skattad, stereo, rostfri, 17 000 mil, fin, Pris: 36 000:-

Fredik Gustavsson, Tel: 0506–131 19

BILAR

Volvo Duett -57, nytt batteri 6 volt, ren obj, måste nybes, Pris: 7 500:- samt Saab 96 -82, bes, 5 000 mil, går mkt bra, Pris: 8 500:- , Saab 92 -55 ren obj, Pris: 10 000:-, Saab 93 -57, bes, Pris: 2 500:-

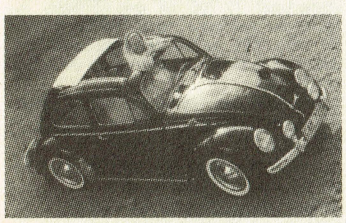
Karl-Olof Norén, Tel: 040–21 89 20 el 070–594 55 76

BROMSBÄNK

för 2-taks motorer, mäter Hp vrid, RPM 200/sec, Corr för Sae Hp och utväxling, klarar 150ff/LBS och 11000 RPM = 314 hp, medf barometer, höjd mät, bärbar dator och analysprogram samt en ny digital avgastemp 2 disp med minne, Pris: 59 000:-

Johan Andersson, Tel: 0250–713 21

VW CABRIO COACH -58



2 äg, full historik, nybes till jun -98, skattebefriad, svart, orig look med mkt tillbehör, pilar, pigg 1600-motor, 12V, 356-bromsar, Pris: 35 000:- el högstbj.

Göran Enger, Tel: 08–792 40 28

CRESCENT MCB E-TYP

nyren 3-vxl Sachsmotor, nylack svart och grå, mkt krom, stor lucka, hel och halvljus, mkt tillbehör, Pris: 4 000:- utan tillbehör, med Pris: 4 500:-

Markus Sandberg, Tel: 0304–66 03 93

FORD TRANSIT BUSS -68

bytt: motor 2 l, vxl-låda, koppling, utbytes-bakaxel medf, s-o-v-däck, drag, Pris: 5 000:-

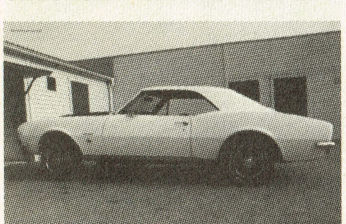
Stefan Sandell, Tel: 023–125 23 el 010–207 13 08

LOTUS ESPRIT SE -90

1 600 mil, sv såld, svart, rött skinn, all utr, Pris: 340 000:-

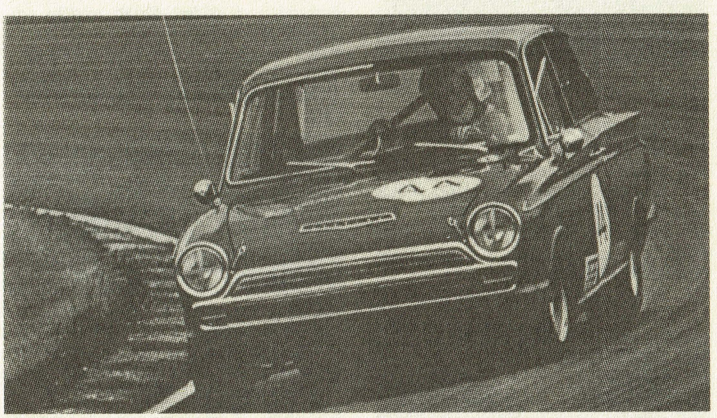
Robert Spiljar, Tel: 0155–28 86 38 el 070–542 70+ 73

CHEVROLET CAMARO RS -67



vit med röd Custom inredn, 99% orig, nyren, utmärkt skick, motor 327 HP borrad 0,30", nya lager, ny kam, Mussi Pigg toppar med nya ventiler o styrningar, ny fyrportsförg, bakaxel GM 12-bult med Moroso diff och yttre lagerskålar, skivor fram, trummor bak, BF Goodrich T/a, däck, allt nytt eller ren, Pris: 68 000:-

Roger Andersson, Tel: 021–35 82 62 el 070–855 64 01



CORTINA GT GRUPP 2 -65

för gata, bana el rally, fullt utr för historisk racing, Enem motor med stålöverfall, Lotus vevstakar, smidda kolvar, dubbla Weber, drivlina i al, Mimilite-fälgar, mkt snabb, 1:08 på Kinnekulle, säljes för en bråkdel av byggkostnaden.

Mattias, Tel: 08–736 38 71 el 641 99 87 el 070–510 84 24

VOLVO 745 -88B

vit med tonade bakrutor, drag, nivåregl, c-lås, 19 000 mil, servicebok, motorv, rökfri, pris diskt.

Magnus Lindblom, Tel: 0414–301 11

PEUGEOT 505 GR -84

långmilare, nya v-däck, ny toppackning/planad, nytt batteri, motorv, rostfri, drag, eltaklucka, elhissar, c-lås, servo, 5-vxl, stereo, fint skick, 3 äg, nybes, Pris: 18 000:-

Esbjörn Johansson, Tel: 0660–769 38

RENAULT R5 GTE -88

blåmet, al-fälgar, sportstolar, 11 000 mil, Pris: 34 000:- el seriöst bud, Volvo P 1800 ES -72, vit, svart skinninredn, 11 000 mil, ton rutor, AC, Pris: 69 000:- samt Volvo Amazon, ren obj, helt orig, Pris: 2 000:-

Joakim Wiik, Tel: 0371–200 28 el 010–203 89 46

PORSCHE 944 TARGA -85B

nyskick, 7 000 mil, elspeglar, lucka, bagagelucka, elstol, full servicebok, M-testad, midjelist, ton rutor, Slick 50 beh, ej v-körd, 2 äg, ring o bjud.

Kaj, Tel: 0920–668 47

SAAB 9000 CS 2,3 TURBO -92

11 200 mil, Talladegaröd, svart skinn, ACC, antispinn, chipstrimmad, elglaslucka, elstolar med minne, larm, 16" Aerofälgar, stora datorn, airbag, lackade kofångare, motorv, bakrutetorkare, mittarmstöd fram i skinn, vita blinkers, avtagbart drag, frontdimljus, servo, elspeglar + värme, elhissar runt om, Pris: 158 500:-

Lars Johansson, Tel: 013–12 63 88

BMW 850iA -91

13 500 mil, Brokaröd, svart skinn, klimator, elstolar, airbag, farth, elrollo, MK-väh-sats, MC-fälgar, nya däck, CD-vxl, larm, fullservad, ev byte.

Anders Enocson, Tel: 018–50 05 08

VW BUBBLA -62

mkt bra skick, omfattande rostlagning, ny lack, benvit, soltak, am-stötfångare, 9 000 mil, Pris: 22 000:-

Bengt Sillén, Tel: 0243–100 30 el 22 32 52

ALUMINIUMFÄLGAR

4 st Ronal LM-fälgar 14 tum, bronsfärg, pass till Audi och VW, Pris: 3 000:-

Anders Svensson, Tel: 046–77 51 63

BMW 525i 24V -92

10 700 mil, airbag, ABS, AC, check.control, 4 elhissar, 2 elspeglar, Bavaria stereo, 5-vxl, Calypsorödmet, LM-fälg, nyskick, Pris: 155 000:-

Magnus Torebo, Tel: 0392–550 86

ALFA ROMEO GTV 6 -83

bes, bra skick, stereo, taklucka, ev byte 245 eller annan kombi, Pris: 30 000:- vid snabb kontantaafär.

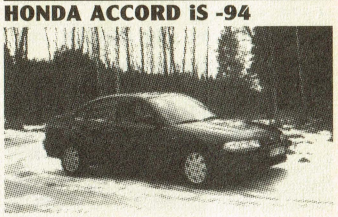
Peter Wolmsten, Tel: 013–501 21 el 070–515 01 21

AUDI 100 1,8S -88

vit, 13 400 mil, nyskattad, nybes, c-lås, soltak. X-ljus, motorv, s-o-v-däck, stereo, Pris: 57 500:-

Bijan Darvish, Tel: 08–751 82 89

HONDA ACCORD iS -94



uttag 9411, 2 800 mil, mörkgrönmet, kalasskick, Defa larm, drag, RDS, CD, träratt & knopp, servicebok, Pris: 130 000:- kan diskt, ev byte 745/945, AC, ECC, ej långmil.

Vesa Paloniemi, Tel: 070–515 69 78

FORD ESCORT RXi3 -88

vit, 9 000 mil, vit cab, nya bromsar, kamaxel, kamrem bytt, nya däck, ABS, nybes u a, ej v-körd, nyskattad, pedaantskött, Pris: 69 000:-

David Cagliesi, Tel: 08–662 03 81

Du annonserar GRATIS i Teknikens Världs Bilbörsen.
Kupong på sid. 37

BMW 320i COUPE -93

röd, 8 100 mil, ABS, airbag, AC, 17" al-fälgar, dimljus, yttertemp, stereo med CD, komplett servicebok, pedantskött, Pris: 189 000:-

Bjarne Ingvason, Tel: 031–68 27 74 el 0706–25 43 03

VOLVO 745 SE -92

ECC, ABS, larm, stereo, en äg, 6 500 mil, mörkblå, s-o-v-däck, Pris: 147 000:-

Mats Tronelius, Tel: 08–37 38 25 el 070–594 40 37

BMW 501/6i -57

orörd orig bil, svart, mkt fint skick, ingen rost, bes, skattebefriad, campingbuss VW el Ford el förslag kan tagas som hel el dellikvid, el modern liten bruksbil, Pris: 60 000:-

Lars Golbe, Tel: 013–16 16 40 el 013–14 50 00

MATRA 530 LX -70

mittmotor, targa, ring för info, end seriösa, Pris: 47 000;- ev byte.

Kent Norrgran, Tel: 0431–306 40 el 010–661 40 64

SAAB 9000 CD 2,3 16V -91

9 100 mil, nyservad, nybes, ABS, c-lås, larm, rökfri, mkt välv, Pris: 119 000:-

Thomas Paturaj, Tel: 08–653 17 76

CITROEN CX 25 GTI -87

blå, 16 000 mil, nybes u a, Pris: 39 000:-

Thomas Berggren, Tel: 0370–961 18 el 070–567 58 27

PEUGEOT 405 SRI BREAK -93

mörkgrönmet, 15 000 mil på landsväg, ABS, AC, lastbågar, nya v-däck, dåliga s-däck, servad hos Peugeot.

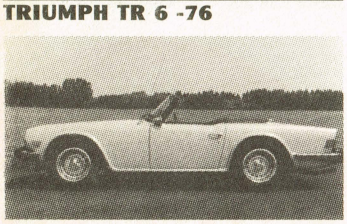
Clas-Peter Lindner, Tel: 08–560 203 98 el 010–226 67 47

AUDI 80 SPORT -87

12 900 mil, al-fälgar, bakspoiler, ton rutor, elspeglar, träinredning, s-o-v—däck, drag, Pris: 67 000:- el bud.

Stefan Sandell, Tel: 023–125 23 el 010–207 13 08

TRIUMPH TR 6 -76



orig, 5 400 dok mil, helt i orig, aldrig krockad eller lackerad, ej rost, kvitto på allt, origdäck från -76, HT ingår.

Peter Olsson, Tel: 040–611 55 66

VOLVO 850 TURBO FÄLG

Columba 6,5 x 16", 5-bultshål med Pirelli PZero 205/50/ZR 16, rullat ca 400 mil, Pris: 6 500:-

Per Hagberg, Tel: 0303–77 60 26 el 031–29 48 51

AUDI 100 LS -74

aut, bes u a, skattad, motorv, extremt välv, 2 äg, servad var 1000:e mil, 4000 mil eft helren av motor + vxl-låda -89, massor av kvitton finns, Pris: 11 500:-

L Berglund, Tel: 026–259 80

CITROEN XM V6 -90

vinrödmet, svart skinn, allt el, klimatanl, Michelin MXT 195/65–15, LM-fälgar, allt nytt, Michelin v-däck 7x15 på LM-fälgar, drag, orig stereo med rattman, nya gasklockor fram o bak, 10 000 mil, Pris: 85 000:-

Tomas Fahlén, Tel: 063–801 97

NISSAN 200 SX -89

röd, 9 000 mil, sv-såld, all utr + extra utr, 17" fälagr, sänkningssats, larm, stereo, 12 st fälgar, 12 st däck, servad, mkt fin, bes u a, skatten bet, Pris: 87 500:-

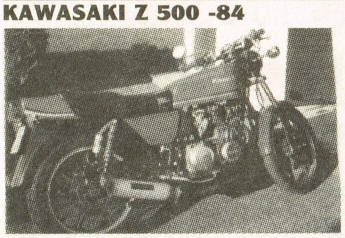
Timo Tervo, Tel: 033–15 74 81

DÄCK 16"

4 st 205/50–16" har rullat ca 100 mil, nyskick, Technics, Pris: 2 500:-

Jan-Erik Perisutti, Tel: 0371–104 93

KAWASAKI Z 500 -84



röd, 4 300 mil, i gott skick, bes, skattad, Pris: 10 000:-

Alf Englesson, Tel: 044–12 04 41

VOLVO 850 GLT -92

mörkgrånet, 8 200 mil, telefon, AC, skinn, farth, elspeglar, elhissar, larm, stereo, motor o kupev, servicebok, Pris: 175 000:-

Nail Aydin, Tel: 08–531 719 46 el 710 28 00

NISSAN MICRA -85

röd, nybes, nyskattad, 15 000 mil, Pris: 12 000:-

Josefina Träff, Tel: 036–12 97 10

MB 280S -72

W 108, klassikermodellen, bra utr, man vxl, eltaklucka, rostfri, vit, s-o-v-däck, am-ljus, få äg, ny motor, Pris: 29 000:-

Tel: 090–18 75 39

BBS-FÄLGAR

BMW, orig 6,5x14 passande 5, 6, 7-serien, nylackade, nya emblem, Pris: 2 500;- el högstbj.

Anders Lång, Tel: 0243–844 72

PEUGEOT 205 GTI CDK2 -89

taklucka, blå, NMT-antenn, 9 600 mil, mkt bra skick, Pris: 50 000:-

Brita Ljungdahl, Tel: 011–13 06 07

FORD SCORPIO 2,9i GL -88

vit, ABS, al-fälgar, spoilerkt, 4-stegs aut, sollucka, AC, c-lås, larm, drag, elhissar, elspeglar, el-framruta, motorv, stereo, farth, dimljus, skatt o bes, 15 800 mil, Pris: 52 500:-

Peter Uis, Tel: 0520–44 44 83

DUBBDÄCK

Volvo, Pirelli 185/65R 15, 350 mil, som nya mont på plåtfälg + plastkåpa medf, Pris: 3 500:-

Tomas Olofsson, Tel: 08–28 64 14

VOLVO 164 -69

16 000 mil, aut, iskungsblå, få äg, rostfri, orig skick, Pris: 29 500:-

Tel: 010–650 67 15

MB 560 SEC BRABUS -90

7 800 mil, vit, all utr, en pärla, Pris: 295 000:- kan diskt.

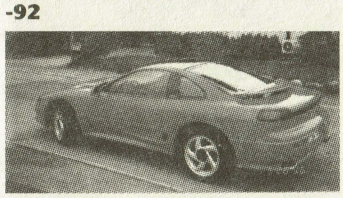
Nail Aydin, Tel: 08–531 729 46 el 710 28 00

SMW 10 -63

bruksskick, ny klädsel, förtält, kylskåp, omlackerad sedan, Pris: 8 500:-

Peter Wolmsten, Tel: 013–501 21 el 070–515 01 21

DODGE STEALTH TURBO 4WD -92



röd, uttag hösten -93, 3 700 mil, dubbla larm med personsökare, max utr, HKS-trim i USA, ställbart laddtryck, spec insug, 3" rostfritt avgassystem, Pris: 320 000:- el högstbj.

Anders Lång, Tel: 0243–844 72 el 010–224 90 07

HONDA CR 125R -84

ren motor, nytt bakdäck, nya hjullager, ny koppling, handskydd, Pris: 5 000:-

Andreas Lundberg, Tel: 031–48 43 65 el 43 16 99

MB 280 SE 3,5 -72

V8, 4-stegs aut, champagnemet, går bra, bra motor o vxl låda, nytt avgassystem, ny kylare, ren bromsar, ngt rost i hö framskärm, bes u a 2/4, Pris ca: 30 000:-

Lars Holst, Tel: 031–20 25 23 el 0708–80 80 25

SUZUKI VITARA CANVAS -94

4 000 mil, Blue pearl, LM-fälgar, drag, rails, skärmbreddsats, front guard, all el utr, lastgaller o baksäte, ej körd i terräng, Pris: 128 000:-

Anders Willberg, Tel: 0920–521 05 el 070–554 401 15

PORSCHE 968 -92

5 000 mil, saknar kylare, framskärmar, huv, kofångare, gråmet, Pris: 135 000::-

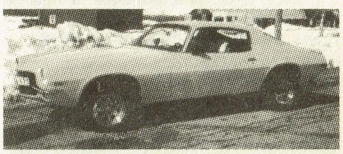
Bertram Nicklasson, Tel: 036–37 14 53

TILLBEHÖR

till 240 -81, vita blinkersglas nya i pkt aldrig anv, Pris: 1 000:- inkl frakt, växelspaksdamasker en svart, en beige, 250 kr/st, navkåpor 4 st till Virgo Turbofälgar nya i förp 400 kr inkl frakt.

Tel: 0520–761 98

CHEV CAMARO SS -70



gul, trimmad 355:a, preppad TH 350, 12 bult, headers, hi-jackers, Pris: 35 000:-

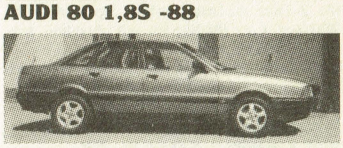
Bertil Törnman, Tel: 0980–828 05 el 010–693 09 56

OPEL VECTRA GLS -90

vit, sollucka, servost, elspeglar, c-lås, 14 500 mil, bra skick, Pris: 68 000:- ev byte Audi 80 -88 uppåt.

Mehri Dianat, Tel: 0470–627 47

AUDI 80 1,8S -88



stengrånet, 12 700 mil, nytt fjärrlarm, nya LM-fälgar, Vredstein Protac, v-däck, motorv, CD-radio, RDS, nyservad på VAG, servicebok, mkt fint skick, Pris: 80 000:- utan däck o radio 72 000:-

Göran Eriksson, Tel: 026–25 97 70 el 010–227 98 48

PV -57

fin men rostig under, avställd, G-keps, sidosökare, Pris: 10 000:-, svart.

Birger Skoog, Tel: 0570–550 80

BENELLI MINIRAMBLER -70

59cc, 4-vxl, 98 mil, en äg, fullst historik, Pris: 10 700:-

Olle Karén, Tel: 08–99 42 88

OPEL VECTRA GLS -89

mkt fint skick, aut, vinröd, al-fälgar, nya v-däck, taklucka, elspeglar, servicebok, nybes u a, stereo, 16 000 mil, Pris: 65 000:-

Tomas Groop, Tel: 0241–109 26 el 010–243 70 94

AUDI 100 COUPE S -74

bes, skatt, Pris: 8 000:-

Jonas Halling, Tel: 0303–693 70

ALFA ROMEO 164 V& -93

grönmet, ACC, elhissar, elspeglar, c-lås, larm, Momo träratt , 205/55/16 lättmetallfälgar, motorv inkl elektroniskt tidur, Dtec-lackbehandlad, aldrig maskintvättad, full service, 8 000 mil, v-däck på fälg, 6 högt.

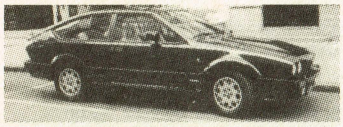
Kent Niesel, Tel: 031–14 24 63 el 0705–31 12 3

BMW 735iA -92

svartmet, AC, skinn, taklucka, stora datorn, al-fälgar, 11 000 mil, bra skick, Pris: 175 000:- ev byte.

Joakim Wiik, Tel: 010–203 89 46

ALFA ROMEO GTV6 GRAND PRIX -87



2,5, svart, skinnkl. AC, polisradio, stereo o högt, 7 400 mil, nästan nya däck TRX och orig fälgar, topplockspackning, koppling, växellåda iordninggjorda, Nardi vxl-spaksknopp, väldigt fin, Pris: 75 000:- kontant, vid byte högre pris.

Gerald Jood, Tel: 031–15 53 61

DODGE D 100 TOWER PANEL

2-färgad gul o brun -61, V8 aut, div utr medf, i priset ingår släp, bes, skattad, Pris: 53 000:-

Gunnar Lindén, Tel: 040–611 35 04 el 0705–91 13 50

ALFA ROMEO GTV 2,0 -83

silvermet, ren vxl-låda, fint skick, 10 600 mil, Rosso, sänksats medf, Pris: 29 000:-

Hans Östling, Tel: 026–16 62 19

PEUGEOT 309 GRi -87

röd, 5-d, 16 500 mil, röd, stereo, bra bruksskick, Pris: 25 000:- ev byte billig dieselbil.

Mattias Claesson, Tel: 0155–749 60 el 010–671 14 43

OPEL KADETT GT 2,0 -88

mkt fin, helt nya v-hjul, röd, ev med Sony CD + Pioneer högt 4 st, X-ljus, rökfri, fräsch, nybes, nyskattad, Pris: 39 000:-

Thomas Sandin, Tel: 0250–388 54

FORD ANGLIA -58

svart, inreg o körklar, skattebefriad, Pris: 10 000:- el högstbj.

Magnus Svedh, Tel: 0631–21 74

BMW 525iA 24V -92

5-stegs aut, AC, ABS, färddator, Multieker, fullservad, pedantskött, 11 900 mil, nya däck, Pris: 142 000:-

Per-Göran Andersson, Odlarev 54, 246 33 Löddeköpinge

CADILLAC FLEETWOOD LIM -79

425 motor,400 TH, aut, 6 pers, svart vinyltopp, svart lack + rutor, ren.

Lasse Lingtorp, Tel: 08–511 701 37 el 070–126 33 26

TEKNIKENS VÄRLD

nr 4–27 1990, 1–5, 9–13 1991, 21–24 1992, 1–16, 18 1992, 1–12, 14–24 1994, 1–24 1995. äldre finns också, högstbj.

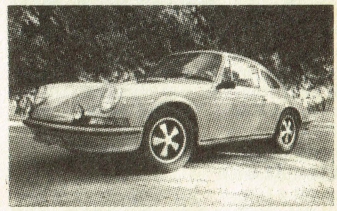
Tor Kjelstrup, Tel: 08–30 83 09 el 0708–30 83 09

DIVERSE

mkt fina blinkers v+h till Opeel Rek/com 67–71, Pris 500 kr/st, nya orig dropplister v + h krom i orig förp, aldrig anv, perfekt skickk, 800 kr/st, samt helt nya oanv orig framskärmar 2 900 kr/st.

Eskil Persson, Tel: 040–45 66 73

PORSCHE 911S -71



välv, orig bil, helren motor samt vxl-låda, nya värmekammare samt avgasrör, elsollucka, Pris: 110 000:-

Jan Mauritzson, Tel: 0431–663 70

RENAULT TRAFFIC DIESEL -83

buss, nyren motor 75 mil, mkt fin, LB-reg, 9 stolar, bälten, nylack, Pris: 55–60 000:- vid inbyte hos bilhandlare, extra värme bak.

Kaj, Tel: 0920–668 47

ALUMINIUMFÄLGAR

100+ PENTA, 4 st nya 8x16", ET 11 till BMW 120/5 bult ev med 225/50 däck, Pris: 4 900:- el lämnas i byte mot 18" hjul till BMW

Lars Björkman, Tel: 0303–813 14 el 0707–81 19 06

GRATIS för privatpersoner

● Bilen är lättare att sälja om du sätter ut priset och skickar med en bild.

● Bilden är också gratis – men bifoga ett frankerat svarskuvert om du vill ha tillbaka den.

BILBÖRSEN/TEKNIKENS VÄRLD

❑ Säljes ❑ Bytes ❑ Köpes

TEXTA TYDLIGT!

Annonsrubrik

Annonstext

Namn

Telefon

Sänd in din beställning i god tid!

Namn

Adress

Postnr/Ort

OBS! Om du inte vill klippa sönder tidningen kan du kopiera kupongen. Vi kan tyvärr inte ta emot annonser per telefon.

Till: Bilbörsen/Teknikens Värld Box 70452 10726 Stockholm

MB 250TD AUT -94

6 700 mil, blågrönmet, AC, ABS, ADS, dubbla krockkuddar, anatomstol, MB orig radio, M Borg stöldskydd med startspärr, telefon, avtagbart drag, absolut nyskick, Pris: 265 000;-.

Jonas Hjorth, Tel: 08–716 50 46

LM-FÄLGAR

till MB 4 st Atev 7 1/2" x 16 med 2 st Dunlop 225/50 ZR 16, 30% och 2 st BF Goodrich 205/55 ZR 16 80%, Pris: 9 000:-

Lars-Erik Eriksson, Tel: 0322–153 59 el 010–209 73 52

AUDI 80 2,0E -92

3 700 mil, Gagennemet, motorv, nyskick, Pris; 126 000:-

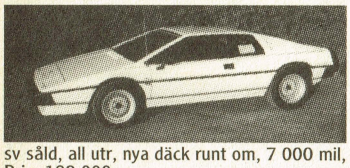
Rolf Henriksen, Tel: 018–46 04 04

BILAR

Citroen Mehari, helt ren och totalt rostfri, ny ram, samt Citroen 2 CV -83, bra skick, Pris: 22 000:-

Östen Brunnelöv, Tel: 0175–623 96

LOTUS ESPRIT S3 -84



sv såld, all utr, nya däck runt om, 7 000 mil, Pris: 189 000:-

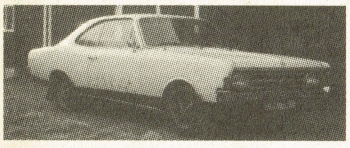
Fredrik Andersson, Tel: 031–69 45 09

VW GOLF III DELAR

högtalarset + tillbehör 500 kr, 4 st origfjädrar 300 kr, främre spoiler 400 kr, grill 500 kr, fram + sidoblinkers 300 kr.

Peter van Krugtew, Tel: 08–710 80 86

OPEL REKORD COUPE



bruksskick, fin inredn, stereo, Pris: 4 900:- ev med Slotmags mot 1 500:-

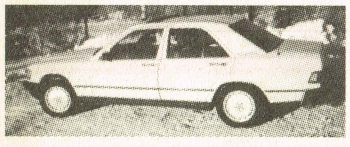
Peter Wolsten, Tel: 013–501 21 el 070–515 01 21

TRIUMPH TR 6

i fint skick.

Mats Norgren, Tel: 0392–133 65

MB 190D -85



soltak, träinredn, ratt, al-fälgar, nya däck, SBP u a, stereo + CD-vxl, toppskick, Pris: 85 000:- ev prutmån.

Lennart Widing, Tel: 0573–420 58 el 010–664 36 03

VOLVO 945 -91

aut, silvermet, ECC, farth, nivåkontroll, elfönster, krok, lastgaller, motor + kupev, extra oljekylare, v-däck, mkt fint skick, 13 000 mil, en äg, Pris: 125 000:-

Lars Bergqvist, Tel: 08–560 466 33

NSU RO 80

1968 blå, 1969 röd, båda i orig skick, körklara, ca 12 000 mil, + många delar, ev byte bil-båt.

Joakim Bremme, Tel: 070–723 35 01

LITTERATUR

Motoråret 1964–1978 i läderpärm, nyskick, lite läst som samlarobj, Pris: 15 000:- el högstbj.

Nils-Erik Nilsson, Tel: 070–565 79 36

PONTIAC TRANSPORT 3800SE

5 800 mil, ej v-körd, välutr, rödmet, al-fälgar, drag, 4-stegs aut, Pris: 205 000:-

Lennart Strömberg, Tel: 0531–402 31

FÄLGAR 13 TUM

4 st lättmetallfälgar "Alley Cat" med däck 195x55x13, pass till bl a Golf, Pris: 4 000:-

Sören Ax, Tel: 0151–603 95 el 070–736 13 70

GOKART

komplett ram utan motor, ej hemmabygge, ny bakaxel, Slicks lite slitna, glasfiberstol, skivbroms, Pris: 1 500:- kan diskt vid snabb affär.

Fredrik Karlsson, Tel: 0280–120 24

OPEL COMMODORE COUPE -77

bes, grön, radio, X-tra ljus, aut, lite lackskador annars fint skick, Pris: 17 000:-

Anders Kipping, Tel: 08–649 11 44

FORD CAPRI 2,0S -79

ren objekt/rservdelsbil, avställd, soltak, Recarostolar, extraktorgrenrör, lite rost, röd, Pris: 3 900:-

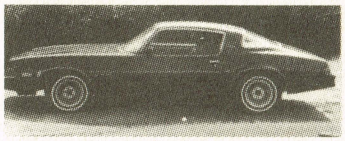
Dan Stenius, Tel: 08–99 75 84

SAAB -95 -69

komplett, fin inv, ovanlig, Pris: 1 800:-

Kjell Andersson, Tel: 0141–502 71

CHEVROLET CAMARO -75



350 aut, elhissar, c-lås, AC, bra orig bil men behöver lackeras, Pris: 45 000:- el byte bil, MC, husvagn.

Carl-Arne, Tel: 0570–147 23

KROMAD EKERFÄLG

passar Volvo 140. 240, 740 med nästan nya Michelin MXT med eller utan däck, Pris: 3 500:- allt 5 000:-

Håkan Gustafsson, Tel: 0494–200 37

AUDI 80 GLS -78

aut, mkt bra reservdelsbil, fin inredn, nytt avgassystem.

Eddie Näsström, Tel: 0494–101 73

CITROEN BX 16 VALVE -89

röd, 13 300 mil, nybes, skattad, sollucka, c-lås, elhissar, i mkt fint skick, Pris: 44 000:-

Anders Kullberg, Tel: 08–663 63 12

BMW 518i -87

fin, nyskattad & bes, s-o-v-däck, LM-fälgar, stereo, drag, 14 860 mil, motorv, kupeuttag.

Dan Cederlöf, Tel: 036–930 69

HONDA ACCORD 2,2i -92

ABS-bromsar, al-fälgar, AC, aut, elspeglar med värme, elstol, farth, 4 hissar, fällbart bakksäte, läderratt, servo, taklucka, motorv + kupeuttag, stereo, förberedd för CD, elantenn, v-hjul, senaste service 18/4 -96 bok, Pris: 97 000:-

Per Klitter, Tel: 08–712 70 12 el 642 95 95

MC BSA -28

ren obj eller reservdelscykel, Pris: 8 000:- el högstbj.

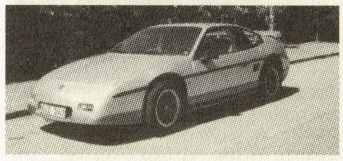
Ingmar Svensson, Tel: 0322–507 49

VESPA 200 -84

Piaggia scooter 200 cc, 3 mil,inkl hjälm och stort vindskydd framtill, Pris: 19 000:-

Fredrik, Tel: 040–18 41 76

PONTIAC FIERO GT -87



silvermet, 4 500 mil, chips trimmad, servad var 500:e mil, ej v-körd, nybes, nyskattad, Pris: 97 000:-

Mats Olsson, Tel: 040–12 00 23 el 010–660 39 71

VOLVO 740 GL -86

mörkröd, 20 000 mil, sollucka, v-däck, fint skick, nybes, nyservad, Pris: 42 000:-

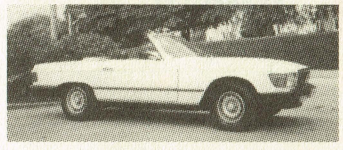
Ulf Karlsson, Tel: 0521–724 24

VW -65

nybes, nya däck, skattefri, mkt bra skick, div utrustning.

Tore Hermansson, Tel: 0346–509 05

MB 350SL -72



vit, blå cab, HT, V8, servo. stereo, aut, fint skick, bra inredning, väl underhållen, kvitto finns, Wasa Bilsportf, bes o skattad, Pris: 95 000:-

Mats Karlströmer, Tel: 011–33 71 37

CHEV CAPRICE CLASSIC -79

i mkt fint skick, en riktig pärla, pris kan diskteras.

Gottfrid Jönsson, Tel: 044–944 48

MB 190E 2,3 -88

14 800 mil, blåmet, al-fälgar, sportsystem, kjolar, drag, lucka, ABS, ny kam + bromsskivor, fullservad, servo, c-lås, larm, CD P-radio, mkt fint skick, Pris: 110 000:- ev byte Volvo 745 SE.

Peter Kindeberg, Tel: 010–696 25 19 el 0121–147 18

MB 230CE -87

blåmet, aut, 4 st elhissar, elsollucka, ljusgrå plysch, 16" al-fälgar med fina däck, sänkt, mkt fin, Pris: 155 000:- om ovanstående bil tages i byte finns intresse av MB 220CE el MB 320CE 1993–1994.

Björn Wiklund, Tel: 08–592 504 41 el 070–727 85 85

HiFi

Micromega T-drive och T-dac, nyskick, Pris: 11 900:-

Mårten Granlund, Tel: 0380–734 90

OPEL VECTRA 2000 16V -90

gråmet, taklucka, stereo, kjolpkt,sportstolar,välv, 10 700 mil, pris 99 000:-

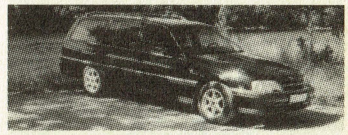
S. Johansson, Tel: 031-22 30 00

VOLVO AMAZON KOMBI -68

ljusblå, obes, avställd, en del rost, ring för info, Pris: 10 000:-

Lennart Persson, Tel: 08–771 18 05 el 070–761 77 82

OPEL OMEGA 2.0i GL -91



6 300 mil, svart, aut, lastgaller, drag, s-o-v-däck, Pris: 95 000:-

Jörgen Ylitalo, Tel: 010–261 38 34

SAAB 900 SE TURBO -95

nyskick, 800 mil, Sensonic, Viking Aero fälg, AS3 - stereo, barnsäte, skattefri 5 år, Pris: 189 000:- el högstbj.

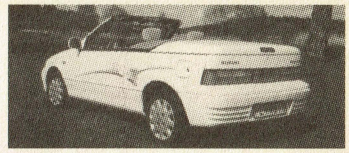
Bo Åsenhielm, Tel: 0500–47 15 25 el 0707–68 78 40

SAAB 9000 CD

mörkröd, servicebok, ACC, motorv, 9 900 mil, Pris: 112 000:-

Björn Jansson, Tel: 08–716 91 14

SUZUKI SWIFT CAB -92



1,3GL, vit med grå tygklädsel, svart cab, 5-vxl, mkt välskött, tjejkörd, Pris: 75 000:-.

Tel: 08–592 560 82

CHEVROLET PICK UP C10 -85

Silverado, all utr. kåpa, drag, tripplexkula, v-däck, mkt fin, drar 1900 kg, nybes.

Eva Olsson, Tel: 070–633 42 10

RALLYCROSS MOTOR B 20

borrad 2,3l, strokad axelsteg 3 topp, nybyggd, Pris: 8 000;- ej prut.

Göran Jakobsson, Tel: 0620–154 52

MITSUBISHI STARION TURBO -84

7 000 mil, servo, skinnkl, fönsterhissar, Pris: 50 000:-

Krister Engvall, Tel: 026–25 01 73

CHEV ASTRO VAN EXT RS -91

11 500 mil, vit/svart, all utr, digitalmätare, ABS, 2x AC, takräcke, drag, al-fälgar, Pris: 170 000:-

Björn, Tel: 044–23 84 44 el 0705–10 57 10

SAAB 96 -61

Safaribrun, fint orig skick, aldrig rostlagad, 13 400 mil, jag är 3:e äg, bes o körklar, fina kofångare, ingenrost i skärmar eller dörrar, nya bromsar, Pris: 10 000:- el högstbj, extra delar medf.

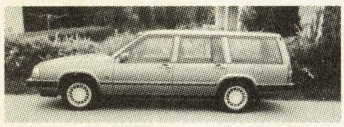
Anders Broström, Tel: 0418–241 38

VOLVO 854 GLT -92

svart, välskött, pkt-utr, radio, larm, elfönsterhissar, al-fälgar, motor/kupev, v-däck, 7 000 mil, bytes mot Volvo 854 GLT -95 eller 1996.

Bertil Olsson, Tel: 031–28 66 25 el 0708–12 45 65

VOLVO 965 -93



gråmet, läder, träinredn, all el, fullutr bil, toppskick, uttag -94, 4 cyl, turbo, man vxl, 14 900 landvägsmil, Pris: 158 000:- ej byte

Göran Svensson, Tel: 0486–102 07

FORD SCORPIO 2,0 -91

sedan, all utr, 13 000 mil, toppskick, Pris: 73 000:-

Tel: 036–414 97

FORD MUSTANG HT -65

V8, vit, Pris: 75 000:-

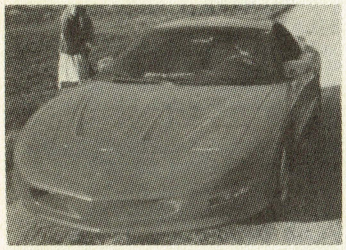
Göran Bjernvall, Tel: 0370–196 43

SKÄRMAR

Silverpils fram och bakskärmar lackerade med al o klarlack, orig utseende, Pris: 600:-

Anders Broström, Tel: 0418–241 38

PONTIAC FIREBIRD -94



Formula V8 LT 1, aut, röd, som ny, uttag 13/11–95, all utr,Key less lås, larm, elhissar, speglar, Goodyear Eagle 245/50, 2+2 sits, fällbart baksäte, Dekos största bilradio, 10 högt, läcker bil, Pris: 259 000:-

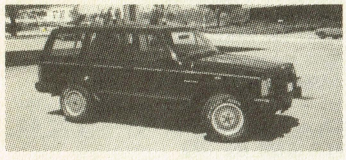
Nilshugo Strömberg, Tel: 0303–413 05

SAAB 900 SLT -92

röd, 8 400 mil, taklucka, elspeglar, elruta, elantenn, ABS, mkt fint skick, full servicebok, LM-fälgar, Pris: 99 000:- ev byte Mazda Miata.

Linus Olsson, Tel: 0520–48 01 68 el 070–542 24 68

JEEP CHEROKEE LIMITED -88



svart med grått läder, sv såld, 12 300 mil, nybes, fullt utr.

Susanne Wilhelmsson, Tel: 0705–88 10 30

VW -63

6 700 mil, välv, avställd, högstbj.

C-Å Westher, Tel: 016–14 66 12 el 070–594 27 29

OPEL CORSA GSI -91

vit, s-o-v-däck, larm, 8 300 mil, 2 äg, välv, högstbj.

Ulla Andersson, Tel: 0224–105 70 el 130 35

BMW 318i -86

bra skick, 14 000 mil, nybes, Pris: 34 000:-

Sune Jakobsson, Tel: 08–540 223 69 el 070–547 33 44

VOLVO 460 -90

vit, taklucka, vinge, spoilerljus, servo, tiltratt, al-fälgar JP med s-däck o v-däck på plåtfälgar, 13 200 mil, Pris: 63 000:-

Carsten Larsson, Tel: 0690–230 03

ALFA ROMEO 33 -87

Zender utr, svart, nybes, nyskattad, stereo, v-hjul, 16 000 mil, Pris: 18 000:-

Kjell Pettersson, Tel: 08–512 402 94

VOLVO 164 -69

mörkblå aut, gart 16 700 mil, ljusblå tygklädsel, orig radio, rostfri, 100% orig skick, perfekt skick, Pris: 29 000:-

Kent Olsson, Tel: 090–650 67 15

SAAB 95 -74

vit, gick ej genom bes, extra skärmar o motor medf, avställd, Pris: 2 500:-

Anders Broström, Tel: 0418–241 38 el 070–750 71 65

MB 190 AUT -85

beige, 20 000 mil, AC, farth, c-ljus. mittarmstöd, extra bromsljus, stereo, träpanel, ton glas, Michelin på al-fälgar, Pris: 65 000:-

Bengt geronsson, Tel: 0501–310 46

AUDI 80 -88

rökfri, blåmet, 16 000 mil, mkt fint skick, c-lås, larm, s-däck, v-däck, ny stereo, nybes, högstbj.

Kamran Alavi, Tel: 018–30 24 43

JENSEN HEALEY CAB -73

MK II, 2 l Lotusmotor, 16V, 5-vxl låda, rakskurna drev, röd med ny svart sufflett, Pris: 69 000:-

Håkan Söderblom, Tel: 08–82 18 24

BMW 516i -86

servo, man, 5-vxl, guldmet, LM-fälgar, elspeglar, taklucka, c-lås, mkt välv, 16 000 mil, rostbeh, Pris: 37 000:- kan diskt ev byte.

Cesar Jelvez, Tel: 031–46 06 78

OPEL KAPITÄN -54

rostfri och körklar, bes 2 år framåt, ett lass reservdelar, Pris: 25 000:-

Magnus Bertilsson, Tel: 0501–330 19

BMW 318iS -91

sportchassi, lucka, larm, 5 200 mil, end s-körd, full dok, super stereo, handtvättad, extremt fint skick, Prisidé: 123 000:-

Lennart Eriksson, Tel: 0708–70 71 09

TRIMCHIP VOLVO

740, 760. 940 Turbo, effektökn 40–50 hk med bibehållen bränsleekonomi, enkel mont.

Clarence Carlsson, Tel: 010–672 96 97

OPEL REKORD COUPE -66

6 cyl, få äg, 8 700 mil, bes, skatt, mkt fint bruksskick, Pris: 29 000:- billigare vid snabb affär.

Elmer Eriksson, Tel: 0415–506 44

LÄGPROFILDÄCK

245/45 ZR 16, Pris: 1 400 kr/st, 245/50 VR 16 1 200 kr/st, har även smalare dim, samt några 15".

Bo Wik, Tel: 0140–184 03

OPEL OMEGA CD -92

uattag juni -93, 3 900 mil, svart met, svart skinnkl/ratt, AC, aut, taklucka, servo, c-lås, farth, orig larm, RDS stereo, 6 högt, färddator, ABS, telefon, elhissar fram, s-o-v-däck, en äg, rök o djurfri, pedantskött, Pris: 158 000:-

Tommy Tallroth, Tel: 018–39 90 65

FORD -34 TUDOR DL

bes, inreg, motorn och vxl -lådan urplockad, ren 350" Cheva motor, TH 350 låda samt 8" Mustang bakaxel medf, mörkgrön, fin inredn, Tiltrattstång, hyd bromsar, högstbj ej under 95 000:-

Anders Broström, Tel: 0418–241 38 el 070–750 71 65

VOLVO 744 TURBO -88

röd, kat, ABS, taklucka, Volvo-chassi-kit, KN luftfilter, elhissar, 18 000 mil, Pris: 90 000:-

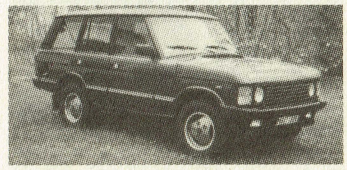
Henrik Gustafsson, Tel: 021–41 04 16 el 070–551 50 52

TRIUMPH BONNEVILLE TIZOR -69

650cc, i perfekt orig skick, maronröd, AM-modell, Pris: 45 000:-

Niklas Schönberg, Tel: 08–771 14 47

RANGE ROVER -86



mkt nytt, ny kamaxel, nya toppar, ventiler, lyftare, De Carbon gasstötd, rostfritt avgassystem, spec.fjädrar, nya grillen o spoiler, telefon, stereo, larm, drag, lastbilsreg.

Theo Lundgren, Tel: 070–860 46 35 el 660 46 35

SEAR CORDOBA 1,6 GLX -96

500 mil, Brioblåmet, al-fälgar, v-däck, larm, airbag, elhissar, uttag febr, Pris: 108 000:-

Peter Wittefeldt, Tel: 08–711 08 16 el 070–736 49 80

JAGUAR MK II 3,4 LITRE -61

lackerad i Gun metal grey med röd läderklädsel och ekerfälgar, helren och i ett mkt vackert skick, Pris: 120 000:-

Mattias, Tel: 08–736 38 71 el 641 99 87 el 070–510 84 24

MITSUBISHI LANCER GLXi -94

silvermet, elhissar, elspeglar, elsollucka, al-fälgar, spoiler bak, spoilerljus fram, bra stereo, plyschklädsel, mkt fint skick, 5 500 mil, ABS bromsar, Pris ca: 101 000:- ev v-däck.

Hans-Wolfgang Schulze, Tel: 0499–237 30 el 237 55

VW -66

skattefri, ej v-körd, 8 500 mil, ej rost, som ny, Pris: 15 000:-

Einar Hall, Tel: 019–16 21 14

LM-FÄLGAR

BMW, 4 st nya TSW 8x16 till nya 3-serien E 36, Pris: 6 500:- samt 4 st nya reg 205x50–16, Pris: 750:-

Tel: 035–15 63 21

VOLVO AMAZON KOMBI -69

B20, avställd, Pris: 15 000:- end seriösa svar.

Håkan Fridh, Tel: 0660–545 91

LM-FÄLGAR

MB, 4 st nya LM-fälgar, 8 håls sportfälg, 2 st 7 1/2 x 16, 2 st 8x16, Pris: 5 000:-

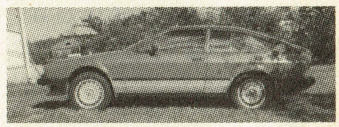
Tel: 035–15 63 21

VOLVO PV 544 -64

B18 motor, toppskick, 8 500 mil, oanvänd i garage 15 år, högstbj.

Ann-Marie Molin, Tel: 026–51 27 41

ALFA ROMEO GTV 2,0–84



röd, fin, sollucka, al-fälg, helt orig, 11 000 mil.

Håkan Persson, Tel: 0581–122 82

AC-COBRA BYGGSATS

i halvskala, kaross, scoop, ryggstöd, Pris: 2 300:- + ram 500 kr, mått längd 210 cm, bredd 91 - 94 cm, hög ca 40 cm.

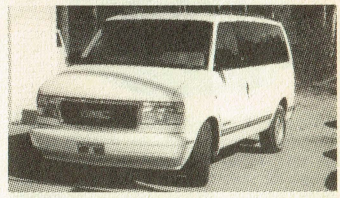
Tel: 0923–151 18 el 010–675 41 26

ALFA ROMEO 33 -86

10 000 mil, elhissar, c-lås, s-o-v-däck.

Hassan Martazan, Tel: 054–56 62 38

GMC SAFARI SLX -95



vit, dubbla AC, farth, elstol, elhissar, 1 200 mil, Pris: 228 000:-

Ricard Sepp, Tel: 070–755 60 43

RENAULT CLIO RT -92

8 000 mil, al-fälgar, fjärrlås, c-lås, sportstolar, servo, nya däck, full service bok, absolut toppskick, Pris: 50 000:- kan diskt vid snabb affär.

Per Stark, Tel: 0708–60 74 21

PORSCHE 911 SC COUPE -78

silver, svart helläder, 11 000 mil, nya framdäck, bra bakdäck, Fuchs fälgar, fin lack, mkt välv, Pris: 115 000:-

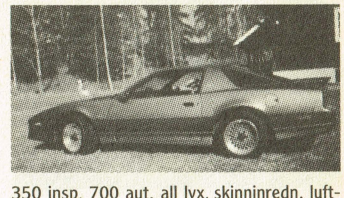
Bo Pentler, Tel: 0292–106 65 el 711 30

CHEVROLET MALIBU CLASSIC -78

V8, 305 aut, helt framsäte, en äg, nybes u a.

Helmer Eriksson, Tel: 0653–162 92

PONTIAC TRANS AM GTA -88



350 insp, 700 aut, all lyx, skinninredn, luftkuddestolar, larm, Delso stereo, nya däck o fälgar, nybes u a, ev byte fin Corvette, Pris: 125 000:-

Tel: 0650–219 62 el 010–693 38 53

FORD SIERRA CLX 2,0 -90

svart, stereo, taklucka, c-lås, servo, servicebok, nyskattad, bes, nytt avgassystem, 4-d, vinge, 10 000 mil, välv, fint skick, finans kan ordnas, Pris: 65 000:-

Said Shakeri, Tel: 0485–411 27

AUDI 100 AVANT 2,0E -92

röd, servicebok, c-lås, larm, servo, elspeglar, rails, vita blinkers, ev Ericsson 450 röd, 15 000 mil, pedantskött, Pris: 129 000:- kan diskt

Joakim Söder, Tel: 026–65 14 33 el 070–525 14 33

CAMARO Z 28 TARGA -85

vinröd, V8 aut, all utr, skinn, ekonomitrim, Entusiastförsäkring, övervårdad, Pris: 73 000:-

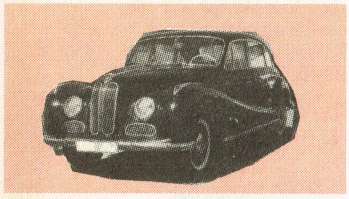
Martin Bicic, Tel: 011–10 44 04 el 0705–31 72 92

FÄLGAR

MB, 4 st nya Cromodora Split 8x17, mkt snygga, Pris: 15 000:- samt 2 st Michelin SX Pilot 235x45x17ZR, Pris: 2 400:-/st.

Tel: 035–95 63 21

BMW 501/6 -57



orörd orig bil, bes, skattebefriad, end s-körd, kör på rallyn redan i sommar, rostfritt avgassystem mont för 200 sedan, bilen har gått ngr hundra mil varje sommar de senaste tio åren, service varje år, VW Caravelle campinginredd kan tagas i byte, Pris: 60 000:-

Lars Golbe, Tel: 013–16 16 40 el 14 50 11

HONDA PRELUDE 16V 4WD -88B

18 600 mil, mörkgrå, ABS, elhissar, elspeglar, ellucka, farth, bes 97–07, mkt välv, Pris: 43 000:- kan diskt vid snabb affär.

Dragan Vukos, Tel: 0708–77 86 20

BMW 318iS -88

Diamantsvart, 6 800 mil, taklucka, sportpkt, Shadowline, sänkt, al-fälgar, 205/55 Good Year, all service, Philips komp stereo, mkt välv, Pris. 75 000:-

Owe Hansson, Tel: 0240–815 41

PORSCHE 928 -82

man, svartmet, rökfri, i mkt fint skick, aldrig v-körd, nyservad, nybes u a, skattad, nya däck, AC, servo, elhissar, elspeglar, stereo, s-poilers, 18 000 mil, Pris: 105 000:-

Niklas Jonsson, Tel: 046–20 31 91

CHEV CAPRICE KOMBI -92

uttag 930727, sv såld, vagnskadegaranti t o m 960727, 5 900 mil, vit, grå plysch, ny RDS radio med CD-spel, larm, delbar drag, v-hjul, reg för 7 pers, toppskick, Pris: 199 000:-

Mats Ekman, Tel: 08–26 59 82 el 010–663 61 30

SAAB 96 -66

bes u a, 12 000 mil, perfekt skick, Pris: 7 500:-

Anders Gillström, Tel: 0586–398 97

MB E 250 TD -93B

sv såld, 4 000 mil, läder, AC, 5-vxl, Beryllmet, creme läder, en äg, all service gjord, Prisidé: 285 000:-

Lars-Ove Aronsson, Tel: 0303–33 65 41 el 070–526 43 71

SUZUKI SWIFT GL -94

röd med taklucka, ett års garanti kvar, 1 800 mil, som ny, Pris: 82 000:-

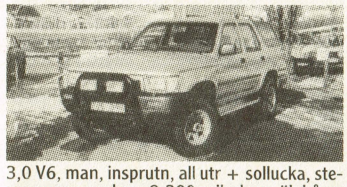
Patric Astrén, Tel: 044–10 22 26

SAAB 9000 TURBO -87

silvermet, 22 000 mil, i mkt fint skick, nya hjullager, stötd, fjädrar, lackade kofångare, sänkt, 16" Aerofälgar, nya däck, larm, Slick 50 beh, Pris: 60 000:-

Conny Rifve, Tel: 08–778 57 85

TOYOTA 4 RUNNER -91



3,0 V6, man, insprutn, all utr + sollucka, stereo, mags, nybes, 8 300 mil, drag, älgbåge, ev byte Volvo kombi, Pris: 148 000:-

Stig el Mats Bohman, Tel: 0660–321 61 el 560 19

BMW 318iS -88B

Diamantsvart. fint skick, nybes, nyskatt, nyservad, larm, Clarion CD, Brorsson fälgar, M225/50 bak 205/50 fram 15", full servicebok, bytt kamrem, bromsskivor och belägg, solfilm, Diamantsvart beh lack, v-däck, motorv, drag, 18 300 mil.

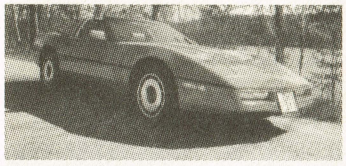
Staffan Åkerlund, Tel: 018–12 22 06 el 0708–89 89 09

BMW 525 TDS TOURING -93

12 500 mil, Brokatrotmet, orig larm, stereo, aut, AC, airbag, ABS, elhissar, c-lås, armstöd fram, servo, servicebok, sänkt, ton rutor, toppskick, Pris: 219 000:-

Jonas Nystedt, Tel: 016–12 82 26 el 070–578 19 96

CORVETTE -85



röd, aut, gott skick, imp -87, en äg sedan mars -88, snällt körd av äldre gentleman, Pris: 129 000:-

Ingemar Löthfors, Tel: 019–29 42 71

SAAB 900 SE TURBO -95

Coupe, svart, 1 000 mil, Sensonic, AS3-stereo, Ditec-beh, Pris: 170 000:-

Bo Lindberg, Tel: 08–530 368 07

SAAB 900 TURBO -86

Malakitgrönmet, c-lås, taklucka, elspeglar, X-ljus, drag, nya däck, bromsok + skivor.

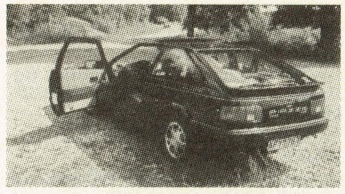
Kjell Lindahl, Tel: 0570–310 27

TOYOTA CAMRY -92

sen mod, grönmet, låsningsfria bromsar, elfönster, elhissar, el-antenn, stereo-radio, 2,2 i motor, s-o-v-däck, en äg, 14 000 mil, välv, Pris: 95 000:-

Roger Kardell, Tel: 0707–34 17 08 el 34 74 03

ISUZU LOTUS PIAZZA TURBO -89



7 600 mil, larm, intercooler, diffbroms, cruise, allt el, RDS, utsökt skick, Pris: 49 000:-

Ulf Viklund, Tel: 08–580 191 06

BILAR

Morgan -62, 2-seater, 2-färgad, karossren -88, ekerfälgar, sittbrunnskapell, bagageräck, Brooklandrutor, nedfällbar framruta, Pris: 160 000:- samt Jaguar XJ6 -75, silverfärgad med svart cab, röd skinnkl, stereo, elhissar, helren motor, Pris: 69 500:- ev byte.

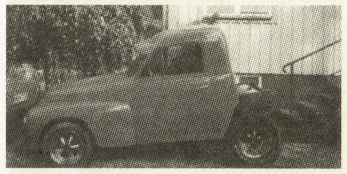
P Sommer, Tel: 013–14 59 27

MB 500 SEC -84

20 000 mil, skinn, nya däck bak, Pris: 105 000:- kontant.

Lars Stillinge, Tel: 0708–99 94 01

EPA-TRAKTOR



äkta, Porscheröd, G-keps, kort spak, MB 450-stolar, kort vxl-spak, B 18, nybes, breddäck, v-däck medf, Pris: 15 000:-

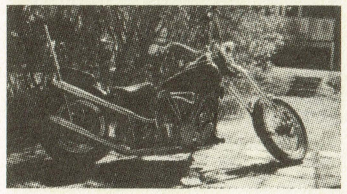
Carina Nordenberg, Tel: 0152–450 09 el 070–767 14 51

BMW TOURING -72

ren objekt, lättmetallfälgar, samma äg sen 1974, Pris: 1 000:-

Björn Månsson, Tel: 0455–495 17

HARLEY CHOPPER -69



1460cc, fatbob med 5" förlängd orig springer och stel ram, 4 3/4" slag, S&S-kam 495, S&S-förgasare, superglidecyl borrade 0,20 överdim, portade toppar med Manleyventiler, bildäck på 15" al-fälg bak, trumma bak, skivbroms fram, Pris: 100 000:-

Kauko Lakanen, Tel: 016–882 27

AUDI 2,3E -89

Flamingomet, sollucka, stereo, s-o-v-däck, 17 000 mil, fint skick, Pris: 75 000:- ev byte.

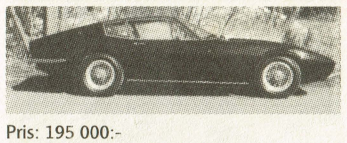
Anitha Kajava, Tel: 0920–672 94

MB 220D -77

dåliga lager, slut vxl, rostig, avställd, Pris: 12 000:-

Mikael Lindberg, Tel: 0158–124 56 el 070–748 28 34

MASERATI GHIBLI 4,7 -69



Pris: 195 000:-

Ulf Olsson, Tel: 0382–138 71 el 070–594 76 87

VAUXHALL VELOX -65

3 000 mil, en äg, klar för bes, högstbj.

Ragnar Persson, Tel: 0416–51 16 23

CITROEN CX PALLAS -79

stort tygsoltak, helren -90, 65 i bensintank, samt 100 l gasol, kvitton finns, drag, Pris: 25 000:-

Åke Walther, Tel: 070–551 51 52

ALFA ROMEO 164 2,0TS -89

16 000 mil, röd, larm, stereo, al-fälgar, fint skick, Pris: 55 000:-

Thomas Kalmar, Tel: 040–94 07 40 el 611 14 36

HONDA CR 125 -90

ring för info, Pris: 9 000:- billigare vid snabb affär.

Jens Edman, Tel: 0492–184 58

FORD SIERRA CLX -91

5-d, svart, ABS, RDS-stereo, elhissar, c-lås, ställbar ratt, taklucka, ny framruta, bilvärme, nya däck, bes dec -96, 15 500 mil, Pris: 63 000:- finas ordnas.

Peter Lundin, Tel: 0587–270 19 el 070–637 02 28

BILAR

Saab Sonett III -72, svart, sv såld, rostfri, mkt fin, samt Saab Sonett III -73, orange/svart, USA-imp, delvis i delar, nytt komplett golv ingår + tröskelplåt nr 207, Pris: 60 000:- för båda.

Mats Johansson, Tel: 036–18 22 80

TALBOT SAMBA LS -83

nybes, 2 äg, 10 900 mil, Pris: 5 800:-

Kent Klar, Tel: 033–28 52 65

SAAB 9000 CSE 2,3T -95

4 900 mil, silvermet, stereo, ACC, al-fälgar 15", Aero, airbag, farth, elhissar, elspeglar, läderratt, knopp, damask, dimljus, frontspoiler, mkt välv.

Erik Olofsson, Tel: 08–532 575 72

SONETT FÄLGAR

5 st fälgar med mkt bra däck från 1974, inkl bultar, nav, skivor, trummor, Pris: 6 000:-

Mats Johansson, Tel: 036–18 22 80

AUDI DIESEL -83

grå, s-o-v-däck, 24 000 mil, Pris: 29 500:-

Glenn Petersson, Tel: 070–512 72 09

MB 600 SE -92

blåsvart, all utr, Pris: 455 000:-

Kennert Larsson, Tel: 040–13 98 77

ALUMINIUMFÄLG

Momo 16" 205–50–16, bra däck, till 5, 6, 7-serien BMW, Pris: 5 000:-

Ulf Åström, Tel: 010–668 32 80 el 08–767 28 36

LOTUS ELAN SE -91

5 000 mil, gul, utmärkt skick, svensk reg, Wasa Bilsportf, Pris: 189 000:-

Fredrik Muchardt, Tel: 00944 973 702 473 el fax 00924 181 877 0143

VW 411, 412-DELAR

skärmar, huv, inredning, lister, drag, mängder med delar.

Tel: 060–10 18 21

BMW 318Ti COMPACT -95

röd, 450 mil, sänkt, lättmetallhjul 15", BMW Blaupunkt stereo kodad, farth, rökfri, dimljus, bakrutetorkare, Pris: 190 000:-

Leif Eriksson, Tel: 0345–210 00 el 717 37

CHEVROLET MALIBU -79

V8, aut, ljusblå o mörkblåmet, ej rost, skatt o bes u a, en äg till -95, sv såld, mkt utr, Pris: 32 000:-

Bertil Augustsson, Tel: 08–500 306 57

OPEL KADETT -67

4 000 mil, gar mätarställning, en äg, bes juni -96, mkt bra skick, högstbj.

Ann-Christine Henriksson, Tel: 0456–278 03 el 044–32 50 92

GOLF GTI G 60 -91

9 300 mil, Tornadoröd, s-o-v-däck, sollucka, nybes, Pris: 90 000:-

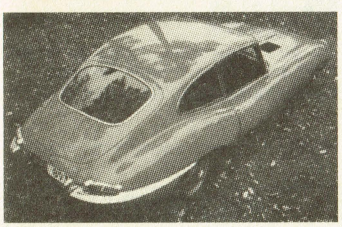
Gewya Kihlberg, Tel: 08–678 79 80 el 070–555 55 85

MB 300E -88

vit, AC, aut, takl, elhissar, nyren vxl-låda, Zender kjolpkt, 17" remotecfälgar, fint skick, Pris: 135 000:-

Micke, Tel: 070–620 91 04

JAGUAR E-TYPE 67



plåtren, lackad orig röd.

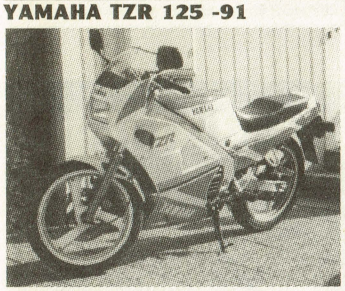
Sven, Tel: 08–96 56 78

VOLVO 760 GLE -88B

blåmet, 16 000 mil, fullt utr, ej skinn, servicebok, aut, larm, välv, ev byte, Pris: 73 000:- utan stereo, 79 000:- med el högstbj.

Stefan Bergman, Tel: 013–13 83 36 el 070–524 58 77

YAMAHA TZR 125 -91



röd/vit, 450 mil, välv, Pris: 13 900:-

Michael Thunberg, Tel: 08–792 32 74

VOLVO 245 -88

röd, c-lås, servo, drag, stereo, lastgaller, 15 800 mil, mkt snygg och välv, 2 äg, Pris: 54 000:-

Conny Gustavsson, Tel: 031–99 39 23

FORD SIERRA 2,0iS -85

svart, 3-d, taklucka, drag, larm, LM-fälg, 16 000 mil, toppskick, nya delar ex kamaxel, kardanaxel, koppling, vattenpump, fläkt, Pris: 25 500:-

Ibrahim, Tel: 08–590 895 86

AUDI 100 AVANT 2,3 -89

12 000 mil, taklucka, stereo, fint skick, Pris: 89 500:- ev byte billigare bil.

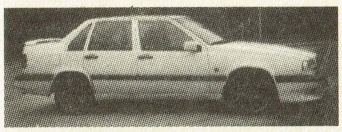
Tel: 026–770 85 el 070–574 32 34

BMW 318Ti COMPACT -95

röd, 450 mil, sänkt, lättmetallhjul 15", BMW Blaupunkt stereo kodad, farth, rökfri, dimljus, bakrutetorkare, Pris: 190 000:-

Leif Eriksson, Tel: 0345–210 00 el 717 37

VOLVO 854 T5-R -95



T-gul sedan, mkt välskött, 3 400 mil, fullt utr, skinn, klima, elstolar, takl, barnsits, Titanfälgar, CD-vxl, pass-airbag, Pris: 299 000:- inkl nya Pirelli P-Zero däck.

Sture Enocson, Tel: 0490–179 88

PORSCHE 944 -85B

Turbolook, elspeglar, elhissar, targalucka, Blaupunkt RDS stereo, Fuchs fälgar, Pirelli-däck, fälglås, larm, nyservad, bytt kamrem, 11 600 mil, toppskick.

Peter Zetterman, Tel: 0511–168 16 el 0510–279 41

MAZDA B 2600 4x4 PICK UP

1 400 mil, spel, lyxkåpa, dragtrippel, grillguard, X-ljus, Pioneer, stereo, skärmbreddare, bytes mot Volvo kombi, Audi -95–96, Pris 200 000:- kontant.

Ernst Tonning, Tel: 0652–109 73

MARCUS MONTVIA CAB

700 mil, röd, finns end 2 ex i Sverige, högstbj.

Danny Ketner, Tel: 040–93 39 89

VW SCIROCCO GT -77

blå, lättmetallfälgar, Weberförgasare, nybes, Pris: 9 000:-

Jimmie Ölvestad, Tel: 070–548 32 39 el 0550–702 97

URAL 650CC -93

400 mil, svart, 4-vxl + back, kardan, sidovagn med bagageutr, reservhjul, kapell, vindruta, sv såld, ev byte campingutr VW-buss, Pris: 27 000:-

Olof Karlsson, Tel: 0520–978 81 el 0705–25 70 22

TRIUMPH SPITFIRE -71

öd, hö-dtyrd, bra orig skick, motor helren, Pris: 35 000:-

Åke Andersson, Tel: 013–820 02 el 070–562 92 66

MB 190E -90

mkt fin, 21 000 mil, 5-vxl, ellucka, LM-fälgar, full servicebok, drag, c-lås, eluppv stolar, träratt, servo, rökfri, Pris: 110 000:-

Fredrik Anderssson, Tel: 0520–166 22 el 070–531 17 73

MGB GT -66

skapligt bruksskick, i min ägo sedan 1984, röd, div reservdelar medf, ring för info, Pris: 36 000:-

Chriser Olofsson, Tel: 021–13 07 89

VOLVO 850 GLT -92

mörkgrånet, 8 600 mil, telefon, AC, skinn, farth, elhissar, elspeglar, larm, stereo, motor o kupev, servicebok, Pris: 175 000:- el högstbj.

Nail Aydin, Tel: 08–710 28 00 el 531 719 46

HONDA GOLD WING -87

Interstate, uttag -89, 7 500 mil, nyservad, nya däck, nya bromsar, fint skick, Pris. 85 000:- samt al-fälgar till Mondeo med däck 195x60–14, Pris: 3 400:- passar även Sierra.

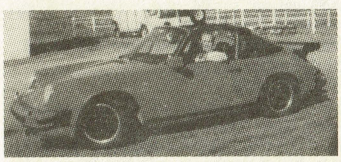
Staffan Widén, Tel: 0381–302 88

VOLVO P 1800 -61

helren, chassinr 291, nybes, påkostad, vit, röd inredn, Pris: 85 000:-

Leif Backman, Tel: 08–659 82 47 el 0176–313 08

PORSCHE 911 TARGA -76



Ind.röd, elhissar, Fuchs, vinge, end s-körd, helgalvad motor med hydrauliska vent lyftare, en pärla, Pris: 98 000:-

Leif Sundgren, Tel: 0430–182 19

SAAB 9000 CSE TURBO 200 -95

fullt utr, även skinn, motorv, drag, 5-ekrad al-fälg, larm, rubinrödmet, 3 300 mil, nyskick, Pris: 227 000:-

Ulf Johansson, Tel: 0144–310 50 el 331 64

VOLVO 740 TURBO -87

röd, AC, larm, c-lås, motorv, halvskinn, stereo, 6 högt, sänkt, nya baklysen, nya bromsar o avgassystem, mkt fin, Pris beroende på fälgar dock lägst 82 000:-

Fredrik Johansson, Tel: 0226–559 64 el 070–797 18 35

DIVERSE

Recarostol, el-halvskinn, grå, Pris: 4 200;-, Saab 16" Super Aerofälgar, nya, 4 st, Pris: 4 500:-, Clarion CD DRX 8175, 4x30w, CD-vxl styrningarm Pris: 4 700;-, Alpine CD 7906 Pris: 2 600:-, JBL 6x9" GT 963 Pris: 1 600:-

Jonas Christensen, Tel: 031–93 24 37

BMW 318i -87

11 700 mil, röd, drag, bra däck, nybes, nyskattad, mkt fint skick, ev v-däck, Pris: 43 000:-

Henrik Andersson, Tel: 0418–504 29

BILAR

Audi 100 2,5 TDI -93B, aut, elsollucka, ABS, c-lås, elspeglar, rutor, Eberspächerförberedd, beige med svart inredning, sober, Audi stereo, VAG-servad, 21 800 milo, toppskick, Pris: 159 500:- samt BMW 525 TDS Touring -93, en äg, ACC, airbag, elspeglar, c-lås, ton rutor, insynsskydd, lastnät, röksilverm BMW-stereo, 6 högt, 20 500 mil, otroligt välv, Pris: 179 500:-

Ulf Ericson, Tel: 08–766 11 24 el 010–222 59 00

ALFA 1300 GTJ -71

1750-motor, röd med svart skinnkl, träratt, mittkonsol, sänkt, justerbara Koni, mkt fint skick, Pris: 55 000:-

Pontus Larsson, Tel: 0454–501 24

BILTIDNINGAR

32 st Wheels mellan 1977–89, 15kr/st, el 450 kr + frakt, 61 st Pover 1976–1989 20 kr/dst el 1 100:- + frakt, Colrorod 1973–1982 150 kr/årg + frakt, 183 st Star & Speed 1968–1985 20–30 kr/st + frakt.

Kjell Johansson, Tel: 08–752 61 42

BRITTISKA BILDELAR

MG Midget: dörr, drivaxel, vxl-låda, länkarmar, spindlar, Spitfire: diffklump. drivaxel, baklucka, OD-kardan, träinstrument. bräda, Riley 1,5 -59: bil i delar, A40 Futura; bil i delar, Hundkojedelar: Cooper topp, dubbla SU, servo, vindruta fram, ram, svingarmar, dörrar, huv, baklucka, toppfjädringstrumpeter, topplock, 1275 motor.

Mikael Bolund, Tel: 0515–460 04

BMW 318Ti COMPACT -95

uttag maj -95, 800 mil, silvermet, komfortpkt, AC, farth, färddator, larm, c-lås, yle/velourklädsel, velourmattor, BMW al-fälgar, orig fälgar, ABS, airbag, elhissar, sportfjädring, stereo, sv-såld, en äg, ett års fri service, rök, barn o djurfri, Pris: 219 000:-

Torben Lenander, Tel: 040–16 07 71 el 070–717 17 67

OPEL KADETT CARAVAN -82

ljusblå, mkt fint skick, ingen rost, nyservad motor, nytt avgassystem, nybes u a, 12 300 mil, 2 äg, s-o-v-däck, takräcke, bra Clarion stereo med CD-vxl, ej rökt, garant välv, Pris: 22 000:-

Rikard Truedsson, Tel: 044–23 21 21

ROSTFRIA AVGASSYSTEM
Garanti 6 år
Högsta kvalité till lägsta pris!
Postorder till hela Europa!

Alla priser inkl. moms		
Audi 100 exkl fr rör	83-88	2 600:-
Mazda 626 3-bakre	83-87	2 300:-
Mercedes 240D kompl.	76-84	2 000:-
Mercedes 200 kompl.	80-85	2 980:-
Saab 90, 99, 900 kompl.	76-85	2 095:-
Volvo 240 kompl.	76-87	2 095:-
VW Transp 2,1 kompl	86-90	5 500:-
VW Bubbla dämp & Slutrör	63-	1 400:-

Kat-bilar delar bakom katalysator		
Mazda 626	88-91	2 580:-
Mercedes 200, 230E	86-	2 400:-
Mitsubishi Galant	88-	2 500:-
Saab 900	87-	1 800:-
Saab 9000	87-	2 100:-
Volvo 240	87-	1 600:-
Volvo 740, 940	87-	1 900:-
VW Golf 1800	87-	2 300:-

RAKA RÖR **Tel. 031-87 63 00**
Argong. 8 431 53 Mölndal

AMAZON -66

En av Sveriges bäst bevarade orörda Amazoner, 13 000 gart mil, en äg, orig lack, 100% rostfri, Pris: 37 000:- el högstbj.

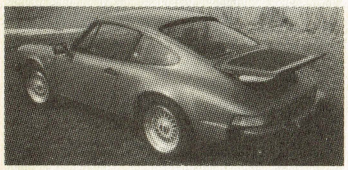
Tel: 0243–126 60 el 22 73 37

MAZDA 626 GLX 2,0i KAT -87

17 800 mil, fullt utr, ej AC, vit, sänkt, ton rutor, taklucka, mkt välv, al-fälgar, v-däck, Pris: 45 000:-

Jonathan Persson, Tel: 070–572 76 53 el 070–523 07 54

PORSCHE 911 SC -83



uttag maj -84, sv såld, Ziegel/rödmet, 5 500 mil, el-tak-speglar-fönster, BBS-fälgar, en pärla, Pris: 185 000 el bud.

Anders Söderdahl, Tel: 08–96 73 21

PORSCHE 911SC -79

ombyggd -85, fin, skinn, allt el, AC, larm, 16" Fuchs med bra däck, Turbovinge, 11 300 mil, full servicebok, nyservad, skattad o bes, grå-met, Pris: 115 000:-

Daniel Karlsson, Tel: 0478–310 79 el 101 06

BILAR

Saab 96 -80, sista årsm, avställd, går att provköra, Akaciagrön, mkt extra delar, Pris: 2 000:- samt Saab 95 tvåtakt, ren obj, kan förmedlas till ren.intresserad.

Mattias Roswall, Tel: 0143–139 22 el 070–583 64 62

MITSUBISHI COLT GLXi EXE -92

röd, larm med back up, stereo, nyservad, sänkt, nyskattad, elhissar, elspeglar, c-lås, servo, mkt fin, Pris: 69 000:- ekl högstbj.

Niklas Allwin, Tel: 08–717 59 47 el 010–695 85 50

MB 200T -89

kombi, met, aut, LM, radio, aut nivå, drag, ABS, pkt-utr, sv såld, en oskadad orig bil i mkt fint skick, Pris: 119 000:- kontant.

Thomas Oscarsson, Tel: 0530–132 30 el 010–287 21 21

BILDELAR

till Volvo PV: svart ratt till PV 444, kofångardelar, fälgar äldre mod, nya kolvringar till B16 o 20, Till MB 190/200 heckflosse: fälgar, kylare, bak o framlyktor, mkt fina främre lyktsargar, instrument, klocka, backspeglar, förgasare, blinkers.

Peter Eliasson, Tel: 0470–236 17 el 0470–72 70 29

TOYOTA PREVIA -93

vit, AWD, AC, aut, ABS, airbag, drag. c-lås, larm, Rails, CD-stereo, kaptensstolar, el-rutor, backspeglar, ton glas, al-fälgar, direktimp USA, en äg, nyservad, 3 900 mil, nybes, Pris: 175 000:-

Erik Kinnman, Tel: 08–530 355 53

KÖPES

HONDA CM 125T

ev ren obj, men maskinellt fungerande, helst i Småland.

Magnus Quist, Tel: 0471–402 56

ALFA ROMEO GTV6

även den 4 cyl GTV:n köpes, def inget hinder, gärna röd el svart, inga multi priser.

Göran Ivkovic, Tel: 0346–807 67

SAAB 95

rullande bruksskick, ej rost under, även nya karossdelar, motordelar såsom packningar, lyftare, lager, bara nya delar.

Per Jakobsson, Tel: 08–745 54 45

VESPA

med sidovagn.

Anders Samuelsson, Tel: 0322–500 36

TOYOTA MOTOR

2 liters typ 3Y till Hi-Ace -85, ev billig hel bil.

Jari Mikkelinen, Tel: 070–585 02 06

BROSCHYR

på finsktillverkad moped, Solifer blåmet med Sachsmotor och långsadel ca 1971–1973, även broschyr på Zündapp KS 100, Monark 125, även nadra moped broschyrer av intresse.

Peter Odström, Tel: 033–13 41 78

GOKART

gammal modell, får ej vara för dyr.

Markus Andersson, Tel: 0431–314 28

HONDA CIVIC

3-d, 1988–1991, toppskick, gärna sänkt.

Bo Ronny Lundqvist, Tel: 0155–28 44 88

PORSCHE 356 FÄLGAR

gärna med fälgbana i aluminium, skålad stol, GT-stol, speedster stol, även andra delar av intresse.

Arne Måhl, Tel: 08–687 04 72

GO-KART

terränggående crosskart eller liknande i bra skick, bra hjul och motor.

Martin Frööjd, Tel: 0372–803 19

BIL

Prisvänlig, med fungerande baksäte, kontant ca 30 - 40 000:- omgående.

Stefan Lundgren, Tel: 042–827 07

DUBBDÄCK

basdubbat 175x70, 14" R Gislaved NFZ, Nokia Hakka 10 el Pirelli Winter S, tillverkningsår 1995–1996, med el utan 5J 4-hålsfälg.

Åke Gunnarson, Tel: 08–715 97 59

MOPED

Puch Dakota eller äldre 50cc cross i fint skick, ca 2 500 kr.

Mats Rosin, Tel: 019–13 57 95

VOLVO 855

1993–1996, vit, aut, gärna långmil el krockad.

Jan Johansson, Tel: 031–69 44 84 el 010–287 17 44

EXTRASÄTE

Volvo 850 kombi.

Lars, Tel: 0221–233 12

TILL AUDI 80–85B

bakljusramp, den som ska sitta i mitten, GTE al-fälgar med däck, hö strålkastare.

Mikael Kazjdan, Tel: 08–758 47 39 el 070–749 67 37

VW KARMANN GHIA TYP 3

stora Ghian 1961–1969, hel bil, delar, tillbehör, kuriosa, allt av intresse.

Anders Hermansson, Tel: 026–61 51 58

LITTERATUR

The Shell poster book, utgiven av Pengvin 1992, introduktion av David Bernstein.

Conny Warnmheim, Tel: 0456–242 18

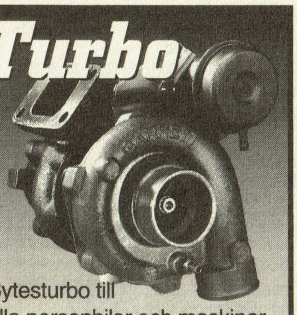
PORSCHE
Original

Upp till 26%

Nu sänker Porschehandlarna priset dramatiskt på väsentliga slitdetaljer till Din Porsche. I snitt drygt 8%. Bromsklossar ca 26% billigare, servicesatser ca 23% billigare, bromsskivor, koppling och lameller ca 10% billigare, vattenpump till 944 (bytes) ca 19% billigare. Originaldelar med 2 års fabriksgaranti. Ring eller kom in och beställ! Välkommen!

Sänkning

Turbo



Bytesturbo till alla personbilar och maskiner. Originaldetaljer levereras inom 24 timmar. Garanti

SVENSK TURBO TEKNIK AB
PI 7219, 862 40 Njurunda. Tel 060-311 11

PRESTANDA!

Utveckling högeffektiva små/storvolyms motorer samt väghållning för landsväg o bilsport, samt standard o specialdelar.
Spec: Bränsle-/ventilsystem o topplock, samt avancerad Bil-Hifi.
Senaste katalog 75:-/Pg 83 28 44-5.

UNITEK LULEÅ
0920-522 80, fax 522 85, NMT 010-208 26 87

motor nord KATALOGERNA

Pricka för den du vill ha. Klipp ur annonsen och posta.

☐ BMW katalogen 1996, 160 sidor reservdelar, tillbehör och specialdelar. 50:-

☐ MotorSport katalogen 1996 för övr. märken. 80 sidor specialdelar. Sveriges största sortiment chipstrim för bensinturbo, dieselturbo och insprutningsmotorer. Specialkamaxlar, insprutningssystem, K&N m.m. 40:-

Namn _____

Adress _____

Postnr o ort _____

Sändes : Motor Nord Box 708 851 21 Sundsvall. Tel.best 060-12 29 05

UPPLEV SKILLNADEN!
Helsyntetiska växellådsoljor som botar trögväxlade växellådor
MTL® och MT-90

RED LINE SYNTHETIC OIL
RED LINE OIL
Generalagent: Lubricare Int. AB, Tel: 08-756 65 9[illegible] 756 96 65

BAR BRANDS

Efter så mycket tid i sängen är det skönt med lite massage innan man somnar.

Sov skönt hela natten och vakna utvilad.
Tryck på fjärrkontrollen.

Ät frukost och läs morgontidningen utan att behöva bulla upp med massor av kuddar bakom ryggen.
Tryck på fjärrkontrollen.

Vila ut en stund efter jobbet, ställ huvudända och fotända som du känner för, se på TV, ät en nattmacka.
Tryck på fjärrkontrollen.

Låt din kropp få en stunds skön, avslappnande massage med benen i högt läge innan du somnar.

Nya Hästens Adjustable är världens skönaste säng. Steglöst ställbar i vilken sovställning som helst med trådlös fjärrkontroll. Sängen har dessutom ett avancerat inbyggt massagesystem, som ger skön avslappning för trötta kroppar.

Annars liknar Adjustable på pricken de andra sängarna från Hästens: Handbyggd av våra skickliga sänghantverkare, steg för steg, i naturmaterial.

Kvalitet in i minsta detalj gör att vi kan lämna 25 års garanti på fjädrar och sängram.

En demonstration av Adjustable säger mycket mer än en aldrig så bra annons för Adjustable.

Passa därför på och besök närmaste Hästens återförsäljare.

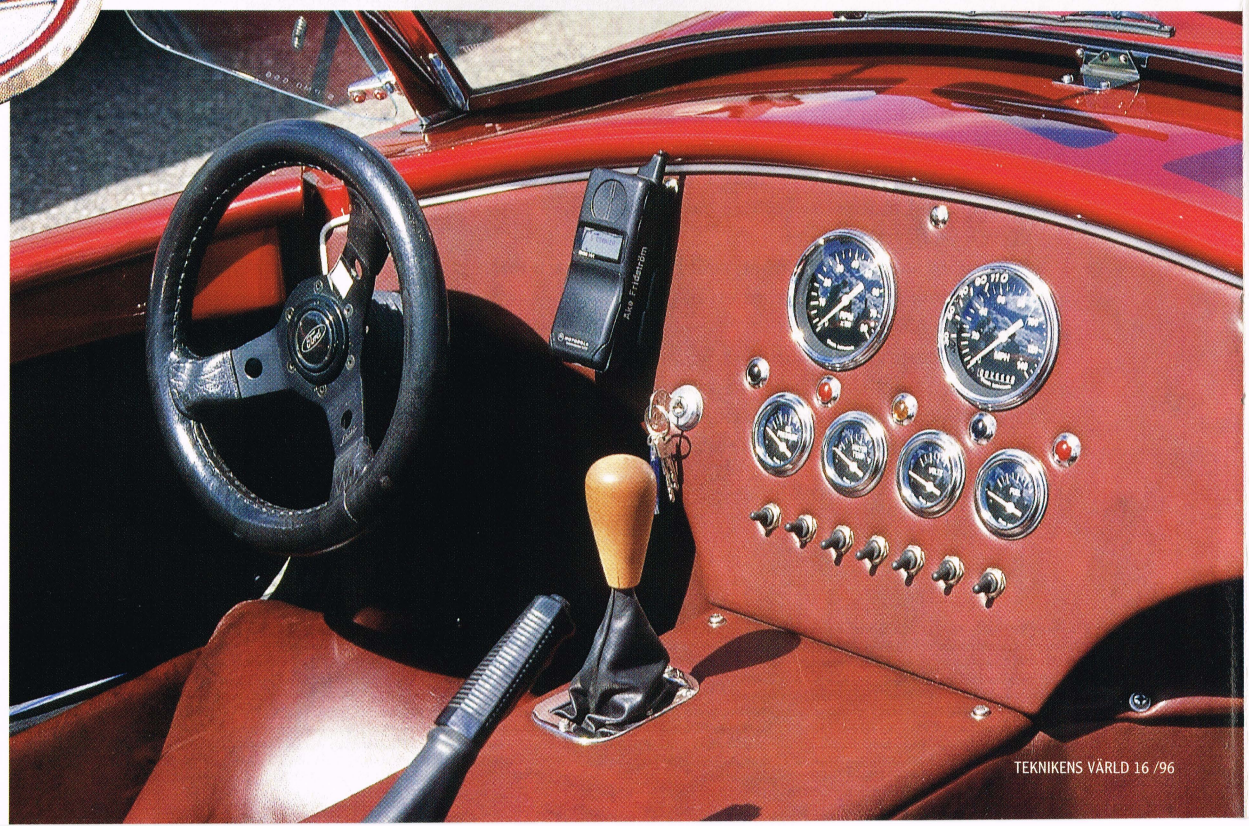
När du väl skaffat en Adjustable kommer du aldrig att vilja lämna sovrummet mer.

HÄSTENS

Inga kompromisser sedan 1917.

ALVESTA: Bror Pehrssons Möbler **BJÄRNUM:** Lindbergs Möbler **BORLÄNGE:** Östbergs Möbelhus **BORÅS:** Möbelhus 1 **DELSBO:** Delsbo Möbelaffär **EKEBY:** Ekeby Möbelaffär **ENKÖPING:** Möbelhuset **ESKILSTUNA:** Bro Möbler **FAGERSTA:** Ludvig Petterssons Möbelaffär **GÄVLE:** Lindholms Möbler · Lindhs Möbelhuset i Valbo **GÖTEBORG:** Meijers Möbler · NK Bädd&Bad · Stora Möbelhuset i Kungälv · Säng Jätten **GÖTEBORG/FLODA:** Floda Möbler **HALLSTAHAMMAR:** Möbelvaruhuset **HALMSTAD:** Nattdax · Severins Möbler **HAMMENHÖG:** Jeppssons Möbler **HELSINGBORG:** Night&Day Miljö **HUNNEBOSTRAND:** Knut V Lantz Möbelaffär **HÄRNÖSAND:** Näströms Möbelhus **JÖNKÖPING:** Severins Möbler **KALMAR:** Severins Möbler **KARLSHAMN:** Trobäcks Sängvaruhuset **KARLSTAD:** Sonnelids Möbler **KRISTIANSTAD:** Leander-Persson **KRISTINEHAMN:** Bro Möbler **KÖPING:** Möbelhuset **LANDSKRONA:** Mio Möbelvaruhuset **LINKÖPING:** Lindholms Interiörhuset · Mobergs Möbler **LUND:** Miljögården **MALMÖ:** Nyborgs · Silverbergs · Sova butiken **MJÖLBY:** OLS Möbelcenter **MORA:** Mio Möbelvaruhuset **MOTALA:** OLS Möbelcenter **NORRKÖPING:** Essells Heminredning · OLS Möbelcenter **NYKÖPING:** Possings Möbler **RIMBO:** Ljungstigs Möbler **SALA:** Östs Möbler **SKELLEFTEÅ:** Mio Möbelhuset **SKÖVDE:** A-Möbler **STOCKHOLM:** Asko Möbler · Atlantis Sängspecialisten Täby C Plan 3 · Björns Interiör · Bäddman · Ditzinger · Ekerö Möbler · Everlunds Möbler · Europamöbler i Åkersberga · Jon Blund i Enskede · NK Bädd&Bad · OBS Interiör · Reces Möbler · R.O.O.M. · SovRummet/Nordiska Galleriet · Solna Möbler · Sängmakarna · Wermdö Möbler **STRÄNGNÄS:** Bernhardssons Möbler **STRÖMSTAD:** Werners Möbler **SUNDSVALL:** Matfors Möbler · Finnlandia **SÖDERTÄLJE:** Dröm Butiken **TIBRO:** Tibro Möbelcentrum R Rixner **UMEÅ:** Sängkammaren **UPPSALA:** Möbler&Slöjd · Uplandsmöbler **VAGNHÄRAD:** Vagnhärads Golv&Möbler **VÄRNERSBORG:** Våra Möbler **VÄSTERÅS:** Bro Möbler · Ditzingers **ÅRJÄNG:** Carlsons Möbelcenter **ÄNGELHOLM:** Hanssons Möbler **ÖREBRO:** Bernhardssons Möbler · Bro Möbler **ÖRNSKÖLDSVIK:** Charles Möbler **ÖSTERSUND:** Europamöbler i Dvärsätt

Ögonstenen kan vara en mullrande AC Cobra, en formskön



Långa timmar i garaget får sin belöning när en så här trivsam förarplats kan visas upp för kompisarna. Alla bilarna i Cobra-klubben är replikor.

Giftigare lagupp-ställning är svår att tänka sig. Men ska det vara Ford eller Chevrolet under locket? Diskussion pågår ständigt.

Lyckliga lördagen

Opel GT eller en helt vanlig bonn-Volvo – på klubbträffen är kärleken ändå lika total.

Av PeO Kjellström (text och foto)

Det är lördag. En typisk sommarlördag i bilklubbarnas Sverige.

Inom en radie på tio mil har tre av landets närmare 200 bilklubbar kallat till möte. Många entusiaster känner sig manade och rullar ut klenoder ur garage och lador för att ansluta.

På Gelleråsens racerbana strax utanför Karlskoga hörs rejäla tongångar, det dova mullret från stora V8-motorer är omisskänligt.

AC Cobra-klubben håller banmöte. Ett tiotal bilar har redan dykt upp och fler droppar in under dagen.

Här är det inte originalskick som gäller - tillgången är inte precis riklig. Klubben hyser inte en enda äkta AC Cobra. Det är replikor rakt över och de allra flesta är i ett lysande skick.

Men det finns undantag. Thomas Gustavssons AC Cobra med skärmbreddare, matt lack och dragkrok (!) är en riktig busbil. I normala fall sitter en våldsamt trimmad dragracingmotor under plasthuven, men för tillfället har han en mildare variant som passar bättre för landsvägskörning.

Trots att det är banmöte är det ingen vidare aktivitet ute på Gelleråsslingan. Någon gör väl en repa då och då men de allra flesta står i depån och diskuterar.

Samtalsämnet är klassiskt: Ford eller Chevrolet? Den eviga trätan om vad som är bäst under huven. Något entydigt svar lär det aldrig bli, jag anar att det står ungefär 50/50 i motorvalet vland medlemmarna. Och diskussionen lär fortsätta.

Totalt rullar 150 AC Cobra i Sverige. En tredjedel är också byggda här. Håkan Roos är ordförande i klubben och har i många år tillverkat chassi och karosser som säljs under namnet Butterfly.

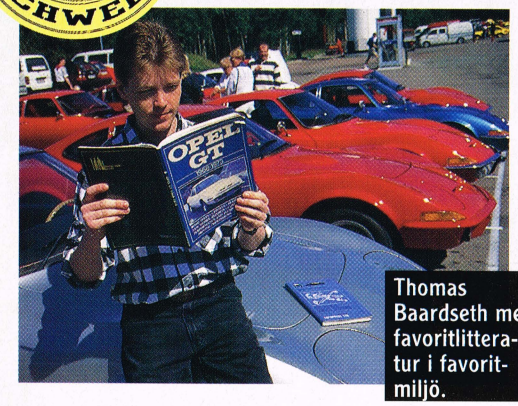
Opel GT Club Schweden har valt Karlstad som samlingspunkt. Klubben bildades 1978 och är en av Europas äldsta GT-sammanslutningar. Här finns 240 medlemmar, varav de flesta äger en Opel GT. Det betyder att en majoritet av landets Opel GT finns i klubben.

Det importerades 391 bilar under åren 1969 och 1973. Därefter har en viss privatimport skett, företrädesvis från Tyskland och USA. Totalproduktionen av modellen blev 103 463 exemplar. Rariteterna är GT Junior med den dubbelförgasade 1,1-litersmotorn på 60 vrålande hästkrafter från

Per Myrgaart och junior i hårig Cobra 427-kopia med Chevroletmotor.

Annorlunda anblick. Det finns cirka 300 Opel GT i Sverige. Den tyska mini-Corvetten importerades under åren 1969-73.

240-klubben har redan 150 medlemmar och växer stadigt.



Thomas Baardseth med favoritlitteratur i favoritmiljö.

Kadett, eller GT Aero med targakaross.

I dag finns det cirka 300 Opel GT i Sverige, men många av dem är inte i skick nog att rulla på vägarna. Det är dock det 20-tal bilar som ställer upp på Q8-macken i Väse utanför Karlstad.

– Opel GT ska avnjutas ute på vägarna och inte på något museum, menar Sven-Alf Nilsson som arrangerar klubbmötet.

Bilarna väcker berättigat uppseende. Det är inte ofta man ser denna mini-Corvette numera. Bilen som byggdes för att Opel ville komma ifrån stämpeln att bara bygga "gubb-bilar".

Om man lyckades?

Tja, bilen mottogs varmt i USA men relativt svalt på den europeiska marknaden. För samma pris kunde man få den billigaste VW-Porschen, 914, som kanske inte var en särskilt mycket bättre eller häftigare bil, men vars namn förstås hade en helt annan klang.

Sportbilen Opel GT är inte märkvärdig under skalet. Större delen av bottenplattan kommer från Opel Rallye Kadett. Bakhjulsdrift och stel axel. Från samma modell hämtades växellådan medan motorn kom från Opel Rekord.

Karossen tillverkades inte av Opel, de hade ingen ledig kapacitet. Jobbet gick i stället till franska Chausson, men slutmonteringen gjorde Opel i Bochumfabriken i Tyskland.

Trots den tekniskt sett konventionella uppbyggnaden hade Opel GT mycket bra fartresurser för sin tid. 0-100 km/h klarades på 11,5 sekunder och från 0-50 km/h var bilen faktiskt snabbare än Porsche 911. Och inredningen är mycket elegant och tidstypisk, med en brant sluttande panel à la Chevrolet Corvette, träimitationer och den typiska spaken för de uppfällbara strålkastarna på mittunneln.

Thomas Baardseth från Järfälla har fallit för Opel GT. En silverfärgad GT inköptes för åtta år sedan, hans första bil överhuvudtaget. Han har inga planer på att sälja den.

– En kul och lättmekad liten sportbil, tycker han och tummar på en välanvänd reparationshandbok.

Jag raskar i väg till Örebro och helgens sista bilträff: Svenska Volvo 240-klubben.

Är det verkligen någon som samlar på den?!

Många!

Här har närmare 100 bilar parkerats på Vinterstadion och här finns allt från originalare som ser helt orörda ut till veritabla "råttsoffor". Och så förstås alla ombyggda läckerbitar.

Över hela härligheten basar landets störste 240-entusiast, Thomas Millberg.

Hans kärlek till modellen är så stor att han får dras med den livet ut; på höger överarm har han en stor tatuering med Volvo-bilar.

– Volvo-collection genom tiderna, säger Thomas. Den är jag nog ensam om i världen.

Högst troligt.

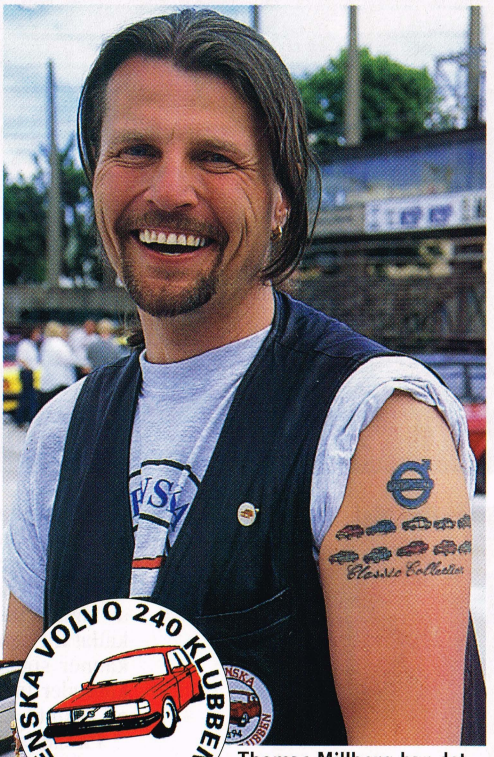
Hans entusiasm för Volvo 240 går inte att ta miste på. Men varför? Av alla bilar?

– Tja, det är en trevlig bil helt enkelt.

Många delar hans entusiasm. Klubben har 150 medlemmar och växer stadigt. Snart inviger klubben en ny och fin klubblokal i Örebro. Ett tusen kvadrat, med eget fik, konferensrum och lekplats för barnen.

Volvo 240 är normalt sett inget som väcker uppmärksamhet. Men när 99 stycken på rad rullar i kortege genom Örebro City är det faktiskt imponerande. Folklivet stannar och tusentals åskådare börjar trängas längs gatorna för att se den svenskaste av alla svenska folkbilar.

En helt vanlig lördag i bilklubbarnas Sverige. ❐



Thomas Millberg har det klassiska modellprogrammet tatuerat på armen.

Folkbilar på rad – visst har 240 en plats i Svenssons hjärta!

Här hittar du klubbarna

- **Club Opel GT Schweden**
  Sven-Alf Nilsson, Vång 12,
  655 94 Karlstad.
  Tel: 054-86 12 18.
- **Cobra Replica Owners Club Sweden**
  Håkan Roos, Box 100 25,
  650 10 Karlstad.
  Tel: 054-86 13 94.
- **Svenska Volvo 240-klubben**
  Thomas Millberg, Hjalmar Bergmans v. 128,
  703 54 Örebro. Tel: 019-10 67 11.

Största möjliga tystnad

CITROËN SAXO PROVKÖRNING

Lillcittra utan släktskap med legenderna.

Av Robert Collin (text och foto)

Småbilarna håller ett stadigt grepp om de europeiska bilköparna. I Italien är mer än varannan ny bil en småbil. I Spanien drygt var tredje och i England nästan var tredje, för att ta ett par exempel.

Förra året såldes nästan fyra miljoner småbilar i Europa. Marknadsledaren heter Ford Fiesta, tätt följd av Fiat Punto och Opel Corsa. Alla ligger på cirka tolv procent. Troligen tar Punto täten i år.

Franska PSA tillverkar två småbilar. Peugeot 106 och Citroën Saxo.

Citroën har haft sin lilla AX i många år. Peugeot släppte den minsta klassen när 104 lades ner och ersattes av lite större 205.

Så kom 106 och Peugeot gjorde come back med en riktigt liten bil.

Det senaste är att Peugeot gett 106 en ordentlig face lift som gjort bilen lite större. I princip samma pressverktyg används för att göra karossen till Citroën Saxo.

Under plåten är det mesta identiskt. Motorer, växellådor och hjulupphängningar är lika.

Ingen bör längre bli förvånad, men efter så många år av elände kan den nya sanningen inte upprepas ofta nog: Citroën har blivit bra!

Märkligast är att Saxo är så tyst. Medan "lyxvagnen" XM fräser och väser som en retad orm på grund av allt drag genom dåligt tätade dörrspringor är Saxo knäpp tyst.

Jag körde ett par hundra mil med Saxo i Frankrike. Ett exemplar med motorn på 1,4 liter som blir en av storsäljarna. Fortfarande upp emot toppfarten 175 km/h är Saxo påfallande tyst. Och på kurviga Alpvägar hörs varken knak eller gnek. Chassit är så styvt man kan begära.

Interiören håller "god europeisk" standard både vad gäller kvalitet, funktion och formgivning.

På de franska vägarna rullar fortfarande en del Lillcittror, någon enstaka Dyane och några Ami-bilar. Udda, för att inte säga extrema bilar som definitivt inte vände sig till den breda allmänheten, inte ens i Frankrike.

Saxo har inga beröringspunkter med legenderna. Saxo är en bil, varken mer eller mindre.

En bra bil dessutom, som sannolikt kommer att fungera väl så problemfritt som en Opel Corsa eller en Ford Fiesta. Som konstruerats med tanke på att folk inte ska behöva slå ihjäl sig när de krockar. Som har hälften av karossplåten galvad och ytterligare 20 procent förzinkad. Och som sannolikt kan repareras av vilken bilmekaniker som helst.

Saxo ska inte säljas i Sverige än på ett tag. Den nästan obefintliga försäljningen av AX och Golfklassbilen ZX förskräcker importören.

Men om nya Peugeot 106 blir väl emottagen här hemma så lär även Saxo hamna i de svenska bilhallarna. ❑

Luftig interiör utan för mycket plastkänsla i lilla Saxo.

En bil för Europa men kanske inte för Sverige.

BASFAKTA

MOTOR
4-cyl radmotor med 1 överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 10,2. Borrning/slag 75/77 mm, volym 1 360 cm³. Max effekt 75 hk (55 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment 111 Nm vid 3 400 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING
Motorn fram, framhjulsdrift, 5-växlad låda. Hastighet på högsta växeln, 1 000 r/m 36 km/h.

FJÄDRING/HJULSTÄLL
Fram spiralfjädring med fjäderben och undre tvärlänkar, bak torsionsfjädring och bakåtriktade länkarmar. Krängningshämmare fram och bak.

STYRNING
Kuggstång, servo.

BROMSAR
Skivor fram, trummor bak, låsningsfritt system.

HJUL
Däck 165/70 TR 13.

MÅTT/VIKT (cm/kg)
Axelavstånd 239, längd 372, bredd 160, höjd 139, spårvidd fram/bak 138/130. Tjänstevikt ca 950, maxlast 370. Bränsletank 45 liter.

PRESTANDA (fabriksuppgifter)
Acceleration 0-100 km/h 12,9 s, toppfart 175 km/h. Bränsleförbrukning (EU-norm) vid 90 km/h 0,5, 120 km/h 0,66, stad 0,79, blandad körning 0,65 l/mil.

PRIS: Säljs ej i Sverige.

Scanias lilla gula

Lastbilen med långnos lever vidare. Den här gången blev det en Legobit.

Av Hans Hedberg

Underkörningsskydd hindrar något att komma under lastbilen vid en kollision. Framtill är skydden sammanbyggda med stötfångaren, som är djupt neddragen. På sidorna och baktill består skyddet av liggande barriärer. Underkörningsskyddet finns på alla modeller utom de som kräver extra hög markfrigång.

Världens största Legobil, tänker jag när jag ser Scanias nya lastbil.

Scania har utnyttjat sitt modultänkande när de utvecklat den nya modellen, T-serien. Detta är inget nytt, att bygga flera olika versioner med samma delar har Scania gjort i över 30 år.

Precis som med dansken Godtfred Kirk Christiansens patent från 1958 är systemet finurligt: klossarna i form av ramar och hytter kan bytas fritt och skapa en uppsjö varianter från samma utgångspunkt.

Det gör dels tillverkningsprocessen smidigare, dels livet lite enklare för åkaren som köpt bilen. Billigare reservdelar och service är alltid viktiga köpargument.

För Scanias del står eftermarknaden för lika stora inkomster som själva lastbilen.

Den nya T-modellen får sin riktiga premiär på lastbilsmässan i Hannover i slutet av september. Men Teknikens Värld fick möjlighet att provköra tidigare i samband med ett säkerhetsseminarium hos Scania i Södertälje.

Bland nyheterna finns ett helt nytt bromssystem kallat EBS. I stället

Hytten är lastbilschaufförens arbetsplats och vissa tider även bostad. Därför ägnas förarmiljön extra stor omsorg. Hytten i Scanian överträffar de flesta personbilar vad gäller komfort och ergonomi.

för att överföra bromssignalen via tryckluft används elektronik. Luft är inte en lika effektiv ledare och vinsten blir en kvickare bromsprocess. Läs mer om de tekniska nyheterna härintill.

Det slutgiltiga utseendet på den nya bilen är inte spikat.

Italienska formgivaren Bertone vill behålla den karaktäristiska markeringen i svart plast mellan huv och hytt. Scanias ledning är ännu inte övertygad.

Stalltipset är att svenskarna får vika sig, det skulle passa Scanias policy att inte lackera utvändiga plastdetaljer som stötfångare och backspeglar i karossens färg.

Det första som avslöjar en van tradarchaffis från en simpel vardagsbilist är att vardagsbilisten värnar om sitt liv.

Han sträcker sig nämligen efter säkerhetsbältet först av allt. Till skillnad från den rutinerade som låter det vara: endast fyra procent av svenska långtradarchaufförer använder säkerhetsbälte.

Detta försöker Scania ändra på genom att montera bältet i stolen i stället för på B-stolpen för att det ska bli smidigare att ta på och av. Bältena har sträckare av samma typ som finns i personbilar.

Timmerbilens vindruta är stor som en bioduk

Jag klättrar upp i en T144 lastad med timmer för en provtur. Reglagen är mycket genomtänkta i sin utformning. Dimensionerna på knappar, vred och spakar går inte att jämföra med en personbils. Omtanken om föraren är tydlig i en modern lastbil.

En och en halv meter motorhuv känns som fem vid första utkiken föröver. Vindrutan verkar stor som en bioduk.

Men ganska snart greppar jag bilens omfång och lite av osäkerheten och skräcken över det stora ekipaget släpper.

Själv lärde jag mig att köra lastbil i kronans lastbilar i lumpen. Där övade vi mycket på manövrering i trånga utrymmen, något jag tackar för här bakom ratten på 25 meter fullastad timmerbil. Hur många Fiat Panda det går på 57 ton vill jag just nu inte veta.

Överraskad över att ha kommit i väg utan tjuvstopp försöker jag mig på att växla. Växelspaken ser ut som den ska göra i en riktig lastbil. En meter lång sticker den upp ur golvet. I den vanliga plattnosade hytten där man sitter uppe på motorn finns bara en svansklippt stump kvar.

Varvtalet hinner sjunka lite väl mycket innan nästa växel faller på plats. Men det beror inte på bilen utan på förarfel.

Jag fortsätter upp genom växlarna och nu går det bättre. Mellan 50 och 60 km/h känns som en lagom fart för en nybörjare som jag på den smala och kurviga banan.

Styrningen har fin känsla och något spel på ett halvt rattvarv som på kronans lastbilsvrak finns inte. Bjässen reagerar på rattutslagen nästan som en personbil.

Färden går tyst och bekvämt. Vibrationer och störande motorljud är effektivt isolerade. Hytten vilar mot ramen på fyra fjäderavlastade punkter.

När bilen startas aktiveras fjädringen och hela hytten rör sig innan den har stabiliserats.

Jag kikar i backspegeln. Jo, ett halvt kvarter med svensk björkskog följer snällt efter.

Jag börjar bli ljummen i kläderna och låter V8:an arbeta för fullt i en uppförsbacke. Vridmomentet är imponerande, motorn bara drar och drar.

Stannar till och bestämmer mig för att provköra en bil utrustad med Opticruise.

Det är ett system som fungerar som en vidareutecklad automatlåda. Systemet integrerar motor, växellåda, farthållare och bromsar i ett sinnrikt datornätverk. Kopplingspedalen används bara när man startar eller stannar. Under körning tänker systemet självt ut vilken växel som passar eller hur mycket broms som behövs.

Detta gör bilen lättkörd och föraren kan koncentrera sig på trafiken. Men om han vill kan han koppla ur och köra manuellt.

Efter ett tiotal varv på den avlysta, enkelriktade banan känner jag mig hemma bakom ratten. Tycker att allt går som en dans när

Tre generationer Scania-lastbilar med huv. Klassikern Scania Vabis LT75 från 1963, Scania T113 från 1994 och nya T124.

jag varken behöver växla, bromsa eller gasa. Bara styra.

EBS (Elektroniskt Broms System) är en av många nya detaljer på 4-serien. Bromssystemet har utvecklats av Scania och tyska Bosch under tio år.

I konventionella system leds bromsimpulsen från bromspedalen ut till hjulen via tryckluft. Med nya EBS har man kapat vägen som luften måste vandra.

Nära sju meter kortare bromssträcka från 80 km/h

Från bromspedalen skickas signalen på elektronisk väg till bromsarna. Med dubbel hastighet jämfört med luft.

Bromsarna använder fortfarande tryckluft för att lägga an kraften. Dock är trumbromsarna bak utbytta till skivor, vilket är mycket ovanligt på lastbilar.

En fullastad lastbil med släp utrustad med Scanias nya bromssystem EBS stannar på knappt 35 meter från 80 km/h. En lastbil med konventionella tryckluftsbromsar behöver ytterligare 6,7 meter.

Det finns ett lagkrav som föreskriver en maximal bromssträcka på 61,6 meter, nästan dubbelt så långt som modern teknik klarar av. Dags att skriva om lagboken?

I ett inledningsskede kommer EBS enbart finnas som tillbehör men på sikt kan systemet komma som standard på alla modeller.

Redan på tidigt 1950-tal offrades förarhytter och lastbilsramar i jakten på bättre säkerhet.

Då lät man en tyngd på 1,5 ton falla tre meter ner på lastbilstaket - en metod som faktiskt används fortfarande.

Men manövereringsproven efter en punktering är lite mer sofistikerade nu än för 40 år sedan.

För att se om det gick att styra en lastbil med punktering körde man helt sonika över en morakniv som låg nergrävd i dikeskanten.

Nu är det i stället krockkuddar och bältessträckare som står i centrum när det gäller krocksäkerheten. Scania är bland pionjärerna när det gäller lastbiltillverkarna, men för personbilsbilister är ju detta inget nytt.

Krockkudden i ratten och bältessträckaren i stolen använder samma sensor. Den sitter under golvet i hytten och den största skillnaden jämfört med en vanlig bil är toleransgraden. Kudden och sträckarfunktionen löser inte ut förrän vid hög belastning.

Scania Alert håller föraren vaken med ett pip

En lastbil är tung och krockförloppet långsammare än vid en vanlig olycka. Krockförloppet är också längre, eftersom det tar lång tid att få stopp. En utlöst krockkudde skulle då stjälpa i stället för att hjälpa vid en krissituation.

Scania Alert är en annan ny säkerhetsdetalj: Disharmoniska tonstötar sänds med oregelbundna intervaller genom bilens vanliga stereohögtalare.

Mitt i countrymusiken kan det tjuta till utan förvarning om man knappat in Alert-funktionen. Inget substitut för vila, men väl en livlina fram till nästa rastplats.

Opticruise är ett system som ska underlätta för föraren att köra. Systemet sammanlänkar motor, växellåda, farthållare och bromsar på ett raffinerat sätt. Det för tankarna till JAS' styrsystem och Saab Sensonic samtidigt.

Växellådan är en manuell så kallad split/rangelåda. Det innebär att föraren på tre växellägen har 12 växlar att köra på; hög- och låg-växel plus en överväxel i varje steg.

Kopplingen används bara vid start och stopp.

Scania har valt manuell låda i stället för automatlåda eftersom förarens vänsterfot fortfarande anses vara det bästa instrumentet vid precisionskörning.

Motor och växellåda är synkroniserade och växlingar sköts utan att kopplingen går in och hjälper till. När motor och växellåda har lika varv växlar systemet till den växel som passar körsituationen bäst.

När man behöver sakta in sköts nedväxling och motorbroms automatiskt, behövs mer bromseffekt kopplas avgasbroms, retarder (förhöjd motorbroms) eller det riktiga bromsystemet in. Allt efter behov och helt automatiskt.

Systemet är adaptivt och "lär sig" en viss förares körstil. Men det går att köra helt manuellt också.

Med all denna komplicerade teknik kan det låta som om en spökförare kör bilen, men i praktiken känns systemet mycket förtroendeingivande. Lastbilschaufförens vardag är fylld av tillräckligt många stressmoment i alla fall och finns det en möjlighet att ta bort några av dem är det bra.

Men det viktigaste för att höja säkerheten kan lastbilschaufförerna själva bidra med genom att ta på sig bältet.

Innan det blir ändring på det hjälper inte all ny teknik ett pip. ❑

BASFAKTA

MOTOR
8-cyl V-motor med 1 centralt liggande kamaxel, stötstänger, 2 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 17:1. Borrning/slag 127/140 mm, volym 14,2 liter. Max effekt 530 hk vid 1 900 r/min. Max vridmoment 2 300 Nm från 1 100-1 500 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING
Motorn fram, bakhjulsdrift. 12-växlad range/splitlåda med låg-, hög- och överväxel. Två krypväxlar. Bakaxelväxel 3,40:1.

FJÄDRING/HJULSTÄLL
Stela axlar med blad- och/eller luftfjädring fram och bak.

STYRNING
Snäcka, servo.

HJUL
Däck 315/80 R 22,5.

BROMSAR
Skivbromsar fram och bak. Elektroniskt styrda (EBS) och låsningsfria.

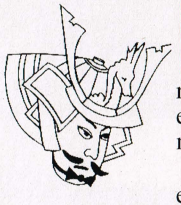
MÅTT/VIKT (cm/kg)
Axelavstånd 430. Axeltryck fram 7 100, bak 11 500. Bränsletank 400 liter.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING
(Fabriksuppgift) 38,2 l/100 km.

PRIS
Cirka 1 000 000 kronor (beroende på utrustning).

Kungen som krympte

Mitsubishi Pajero är en av våra favoriter i terrängen. Men är det någon vits med en kort version?



Mitsubishi Pajero Wagon har länge varit kungen bland de terränggående lyxbilarna. I test efter test har den slagit ut sitt motstånd.

Nu får den konkurrens av en ganska giftig lill-brorsa: Pajero Shogun.

Det är inte första gången en kort modellen finns i Sverige. När Pajero presenterades 1982 hade bilen två dörrar. Men när generation två kom till Sverige 1991 försvann kortmodellen igen.

Jämfört med Pajero Wagon har Shogun 58 cm kortare kaross och 30 cm minskat axelavstånd. Bredden är densamma, men Shogun är drygt fem centimeter lägre.

De minskade måtten gör en redan smidig terrängbil ännu smidigare, framförallt i stadstrafik. Och det är ju där jeeparna brukar finnas . . .

Terrängbilar är numera lika enkla att hantera som vilka personbilar som helst. På Pajeros upphöjda sittplats är det lätt att se bilens hörn. Stora och raka glasytor hjälper till.

I början känns Shoguns krängning och svajighet lite oroväckande, men det är en vanesak. När man kört in sig en stund märks det hur lugnt och tryggt tungt Pajero rullar fram på i stort sett vilka vägar som helst.

Det kortade axelavståndet gör dock Shogun mer svajig i längsled än storebror Wagon.

Motorn är en treliters V6 på 181 hk. Samma motor finns i Wagon, som dessutom går att beställa med antingen en 3,5-liters V6 på 208 hk eller en turboladdad diesel.

Men den lilla V6-motorn duger utmärkt. Toppfarten är 175 km/h och 0-100 km/h går på 10,2 sekunder. Tyvärr är maskinen duktigt bränsletörstig, det är faktiskt ingen svårighet att komma upp i 1,5 l/mil.

Shogun har samma förnämliga system för fyrhjulsdriften som alla Pajero. Med enkla handgrepp byter föraren från bakhjulsdrift till fyrhjulsdrift med öppen eller spärrad mittdifferential. Det går att spärra diffen mellan bakhjulen och det finns lågväxel. En display på instrumentpanelen visar vilket som gäller.

Och det ska mycket till innan Pajero blir strandsatt. Inte ens en vattensjuk skidbacke i Finnskoga var några problem att forcera.

Pajero Shogun får dra 2 800 kilo och tjänstevikten är hela 1 860 kg. Tyngden beror inte minst på den bastanta ramkonstruktionen. Dessutom är bilen rikligt utrustad med 6 tum breda aluminiumfälgar, takspoiler, lastbågar på taket, elhissar fram, elektriskt justerbara backspeglar och centrallås. Däremot finns inga tjocka plastsjok längs karossidorna, tack och lov.

Shogun förväntas inte bli någon storsäljare. Bilen är betydligt kortare än sina konkurrenter och den saknar två dörrar. Samtidigt har den samma yttermått som fyrdörrars Suzuki Vitara.

Priset, 270 000 kronor, talar inte heller till Shoguns förmån. Den större Pajero Wagon med likvärdig utrustning och trelitersmotor kostar 336 000 kronor.

För samma pengar som Shogun får du förnuftiga fyrdörrars Nissan Terrano II eller Toyota RAV 4. Så Shogun känns som en tämligen överflödig variant. ❑

Kort kaross och korta överhäng gör Pajero smidig utöver det vanliga i terrängen.

Av PeO Kjellström (text och foto)

BASFAKTA

MOTOR
6-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar och 4 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 9,0:1. Borrning/slag 91,1/76,0 mm, volym 2 972 cm³. Max effekt 181 hk (133 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment 255 Nm vid 4 500 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING
Motorn fram, bakhjulsdrift med inkopplingsbar fyrhjulsdrift, 5-växlad låda.

FJÄDRING/HJULSTÄLL
Krängningshämmare fram och bak. Fram torsionsfjädring och dubbla triangellänkar. Bak spiralfjädring, stel axel i bakåtriktade bärarmar samt panhardstag på tvären.

STYRNING
Kuggstång, servo. 3,2 rattvarv. Vändcirkel 10,6 meter.

BROMSAR
Skivor fram (ventilerade) och bak.

HJUL
Fälg 6,0 tum. Däck 235/70 R 15.

MÅTT/VIKT (cm/kg)
Axelavstånd 242, längd 412, bredd 169, höjd 183, spårvidd fram/bak 142/143. Tjänstevikt 1 860, maxlast 490. Bränsletank 75 liter.

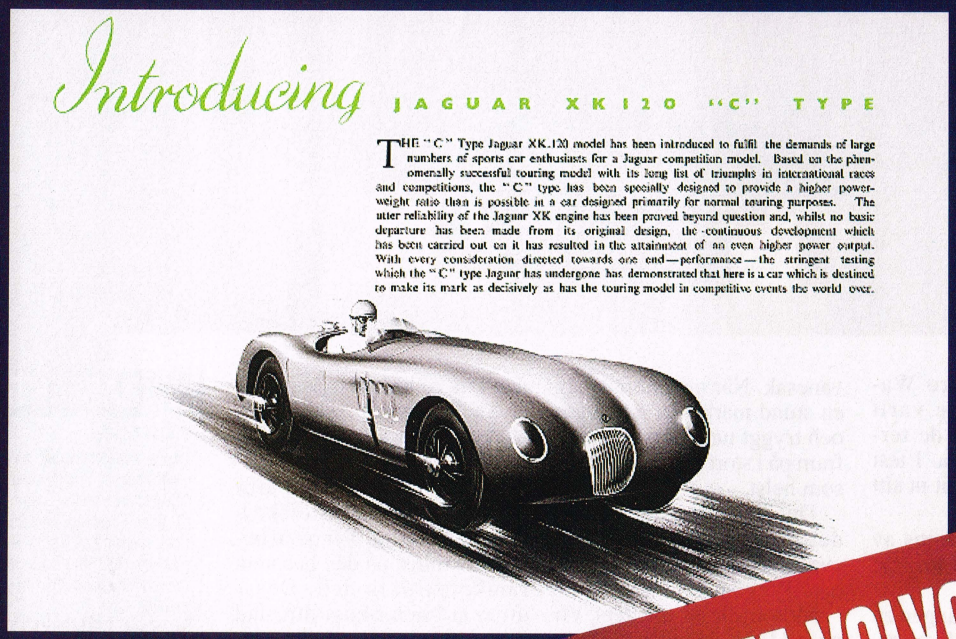
PRESTANDA (fabriksuppgifter) Acceleration 0-100 km/h 10,2 s, toppfart 175 km/h. Bränsleförbrukning blandad körning 1,20 l/mil.

PRIS
279 000 kronor.

Vi tävlar –

Vinner bilköparna på att fabrikanterna tävlar? Vad har i så fall motorsporten betytt för standardbilens utveckling? En hel del, visar det sig.

Av Mattias Persson – DPPI (foto)



Det mest påtagliga exemplet på vad motorsporten betytt för bilens utveckling är skivbromsen. Uppfanns av Jaguar och Dunlop till racersportvagnen C-type.

Olika som bär. Likheterna under skalet på racervagnen och standardbilen är få. Racing är numera mest marknadsföring.

Safety fast, deklarerade sportvagnstillverkaren M.G. på 1950- och 60-talet.

"Racing improves the breed", löd en upplysning från Jaguar och numera kan man i Fords reklamspottar höra "We race, you win".

Möjligen är hastighetstävlingar inte längre lika betydelsefulla för standardbilens utveckling som de en gång var. I första hand väljer fabrikanterna motorsporten av marknadsföringsskäl. Men fortfarande lär sig även teknikerna ett och annat genom tävlandet, kunskaper som till slut också kommer vardagsbilisten till godo.

Aerodynamiska förbättringar och lättare material ger oss snålare bilar. Utvecklingen av hjulupphängningar och däck ger oss bätt-

ni vinner

re väggrepp och därmed högre säkerhet. Finslipningen av motorer leder i förlängningen till högre tillförlitlighet, bättre kraft och inte minst lägre bränsleförbrukning.

För tro inte att bränsledropparna tillåts sippra igenom en tävlingsmotor hur som helst. Ett tankstopp tar tid och i många klasser tillåts bara en begränsad mängd bränsle.

Aldrig har namnet standardvagn varit mer missvisande

Senaste BMW M3-motorn är ett exempel så gott som något. Maskinen, som i grova drag är en kapad BMW V12:a från fjolårets Le Mans-vinnande McLaren F1, lämnar 321 hk, kan köras på 0,69 l/mil och är relativt hygglig mot miljön. En omöjlighet för bara några år sedan.

Den snabbaste klassen, Formel 1, borde förstås vara racingserien som för utvecklingen framåt för full maskin. Men så är det inte, längre. För att hålla nere hastigheterna tillåts till exempel inte aktiv fjädring, ABS-bromsar eller antispinnsystem. I Formel 1 används teknik som redan är uppfunnen.

Det är däremot tillåtet i ITC och DTM, de tyska standardvagnsmästerskapen. Aldrig har väl beteckningen standardvagn varit mer missvisande. För även om vagnarna råkar gå under beteckningar som Alfa Romeo 155, Mercedes C-klass och Opel Calibra så har de absolut ingenting att göra med bilarna med samma namn i försäljningshallarna.

Mercedes-Benz introducerar snart fjädringssystemet ABC, som är en direkt följd av vad man lärt sig på tävlingsbanan.

Mercedes introducerade direktinsprutning på racervagnen W 196

ABC, Active Body Control, är helt enkelt Mercedes' system för aktiv fjädring. Konstruktionen gör fjädringen mjuk och bekväm till vardags, hård och spänstig vid entusiastisk kurvtagning eller vid en häftig undanmanöver. Att karosskrängningen uteblir och att däcken har maximal kontakt med underlaget ger bästa grepp och säkerhet. Utan lärdomarna Mercedes gjort i racing skulle ABC-systemet inte vara aktuellt ännu på några år.

Tillsammans med Dunlop utvecklade Jaguar skivbromsen till sin racersportvagn Jaguar C-type på 1950-talet. Det tog inte många år förrän den satt på snart sagt varje standardbil. Ironiskt nog vägrade Jaguars rival Mercedes-Benz till en början att sätta sin tillit till skivbromsen. Även i tävlingssammanhang.

Man använde sig länge av trumbromsar, men svalde stoltheten 1962 då fenmodellen fick skivor fram. Också Porsche drog sig in i det längsta; först med sista årsmodellen fick 356 skivbromsar.

Mercedes introducerade direktinsprutningen på Grand Prix-bilen W 196 och racersportbilen 300 SLR. Strax därefter kom produktionsbilen 300 SL med en liknande konstruktion. Detta högtekno-

logiska fartvidunder smittade av sig på de mer standardbetonade modellerna; Mercedes 220 SE hade insprutning redan i slutet av 1950-talet.

Från avdelningen för motorsport hämtade BMW nya friska idéer

Oftast är erfarenheterna som görs på tävlingsbanan av mindre format än revolutionerande konstruktioner som skivbromsen. Men resultatet av de många små lärdomarna är oftast mångfalt större än delarnas summa.

Kevlar och kolfiber får en allt mer framträdande roll i bilindustrin, liksom aluminium och magnesium. Som exempel kan nämnas att Mercedes SLK har flera magnesiumdetaljer i sin konstruktion. Och Audi bygger hela bilar i aluminium. Allt för att minska vikten och därmed förbrukning och utsläpp. Ett tänkande som bilsporten anammade för länge sedan, även om målet var hastighet snarare än besparingar.

BMW har frångått patentlösningen med frikoppling och växelspak. Från motorsportavdelningen hämtade man nya friska idéer; föraren växlar upp genom att skjuta växelspaken framåt och växlar ner genom att göra det motsatta i nya M3. Precis som i en BTCC-racer! (se provkörning på sid. 56).

Sportvagnarna Ferrari F50 och Renault Sport Spider är nyskapande i så motto att hjulupphängningen i båda vagnarna är av en typ som hittills inte använts i någon produktionsmodell. Det unika är att hjulupphängningen saknar gummibussningar i länkarmarnas infästningar. De som normalt finns där för att isolera bort oönskade ljud och vibrationer. Istället är själva monocoquen vibrationsdämpande i båda fallen och bilarna, hur underligt det än kan verka, någorlunda bekvämt avfjädrade.

Motorsporten kan stärka eller förändra en biltillverkares image

Samtidigt är hjulrörelserna knivskarpa som hos en racer eftersom ingen precision går förlorad i svajiga gummibussningar. En erfarenhet direkt från racerbanan. När får vi se en Fiat med samma lösning?

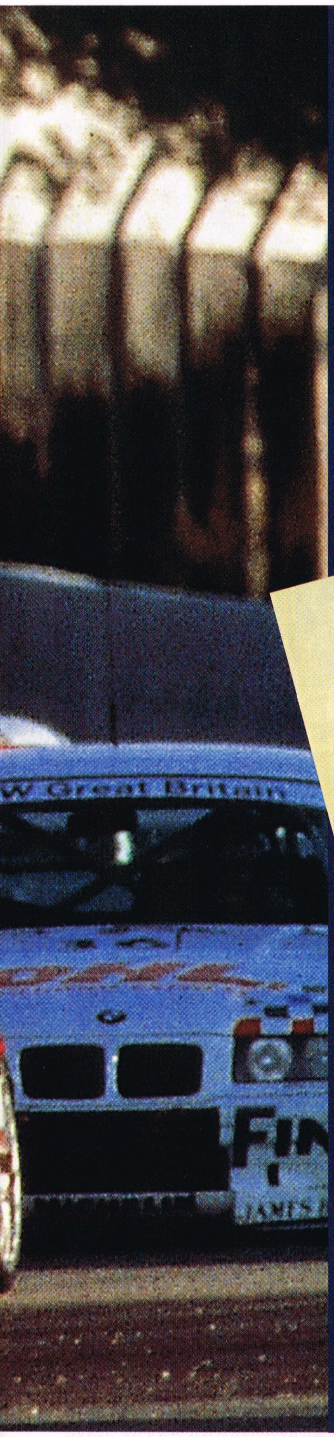
Kopplingen mellan bilsport och vardagsbilar har genom åren gått igen med varierande intensitet i biltillverkarnas marknadsföring. Att tävla och helst att vinna är förstås ett utmärkt sätt att stärka sin image eller, som i några fall, att ge sitt företag en ny profil.

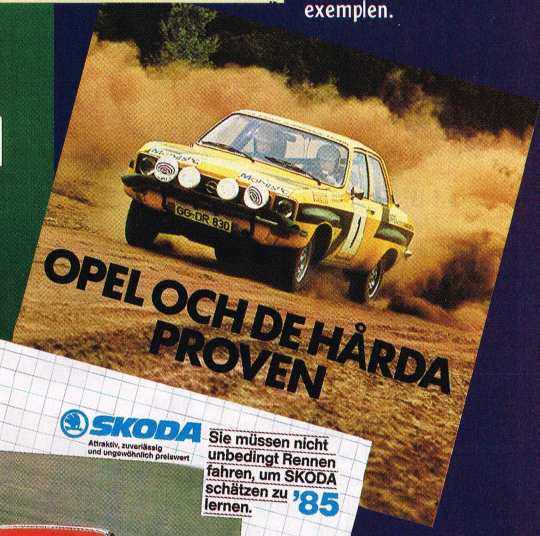
Vi kan åter ta Mercedes som exempel. I sin pågående föryngringskur sätter märket stor tillit till biltävlingar. Man levererar motorer till Formel 1 och Indycar, tävlar i ITC och har till och med ett fabriksteam i truckracing.

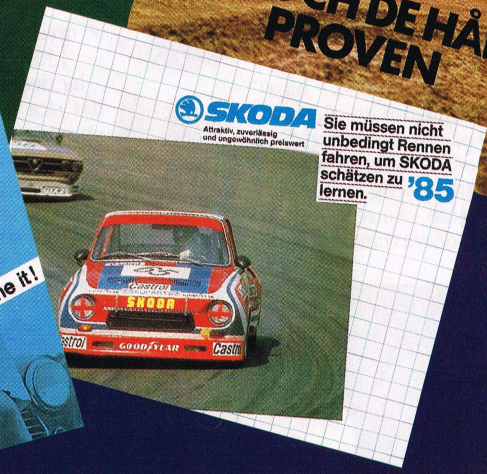
Audi gjorde ett fenomenalt förvandlingsnummer i början av 1980-talet då Audi Quattro introducerades. Med hjälp av otaliga VM-segrar ömsade märket skinn och i ett slag förvandlades gubbigheten till sport och flärd.

Volvo håller på med samma sak.

Alla biltillverkare har någon gång hänvisat till motorsport i sin reklam







Motorsporten har marknadsfört åtskilliga standardvagnar genom åren. Här är några av de mest påtagliga exemplen.

Genren är banracing och engelska standardvagnsmästerskapet, där man nu är inne på sin tredje säsong. Samt i år även den svenska motsvarigheten STCC.

Volvo uppfattas som ett sportigt märke i England

En färsk undersökning visar tydligt på den positiva inverkan racingen har på Volvos image i England. Allmänheten uppfattar numera Volvo som ett sportigt märke tack vare tävlingsverksamheten, medan folk i länder där Volvo inte tävlar har kvar den gamla fyrkantiga synen på Volvo. Mottot "race on Sunday, sell on Monday" gäller fortfarande.

Teknikens Världs insatser i och för bilsporten sträcker sig långt tillbaka i tiden. Bland mycket annat körde Gunnar Friberg Midnattsolsrallyt i Skoda, Björn Sundfeldt tävlade aktivt inom banracingen på 1970-talet och under en period i slutet av 1980-talet var i stort sett alla på redaktionen försedda med racinglicens och tävlade i Renault Clio Cup och Volvo Original Cup.

1996 fortsätter Mattias Persson traditionen och tävlar i Porsche Cup. För det är inte bara bilföretagen som lär sig av racingen. Det gör Teknikens Värld också. Det ger oss större kunskap om hur bilen fungerar och reagerar. Och det kommer er läsare tillgodo. Till exempel i form av bättre och mer vederhäftiga tester. ❑

Teknikens Värld lär sig ett och annat om hur bilen fungerar genom racing. Redaktör Persson kör Porsche Cup.

Lekspaks

I flera år har Porsche 911 funnits med en halvmanuell automatlåda kallad Tiptronic. Den har inte väckt någon större entusiasm hos testlaget.

I nummer 8/96 testade vi BMW M3 mot Porsche 911 Carrera. Test-Porschen hade en Tiptronic-låda och vi menade då att en bil som Porsche förtjänade en vassare "sekventiell" låda utan slirande momentomvandlare. Alltså något liknande de fjärrstyrda växellådor som används i rally- och racerbilar.

Nu finns den växellådan.

I BMW M3.

Det är en halvautomatisk manuell låda som jag provkört på en sydspansk racerbana och på vägarna däromkring. Jag hade inte tråkigt.

BMW M3 är ju i sig en av de roligaste bilar som finns. Rak sexa på 3,2 liter och 321 hästkrafter. Bakhjulsdriven. Sexväxlad. 0-100 på 5,7 sekunder. Oerhört stark och snabb men också snäll och lätthanterlig.

Det blir inte sämre av att en snabb, rolig, omväxlande och välskött racerbana (Jerez) står till mitt fria förfogande.

Kanonväder är heller inte fel.

Och en ny spännande växellåda av tävlingstyp är pricken över i samt även grädde på moset.

Fast det där med "växellåda av tävlingstyp" tar jag tillbaka tämligen omgående. För tävling är den icke avsedd och därtill för långsam.

BMW medger att en anledning till att lådan utvecklats är att många M3-entusiaster efterfrågat en sådan. Men fördelarna är – enligt BMW – inte att det därmed går att växla (och köra) fortare. I stället handlar det om (enligt BMW alltså) att göra körningen säkrare, om att minska risken för felväxling och att eliminera konsekvenserna därav.

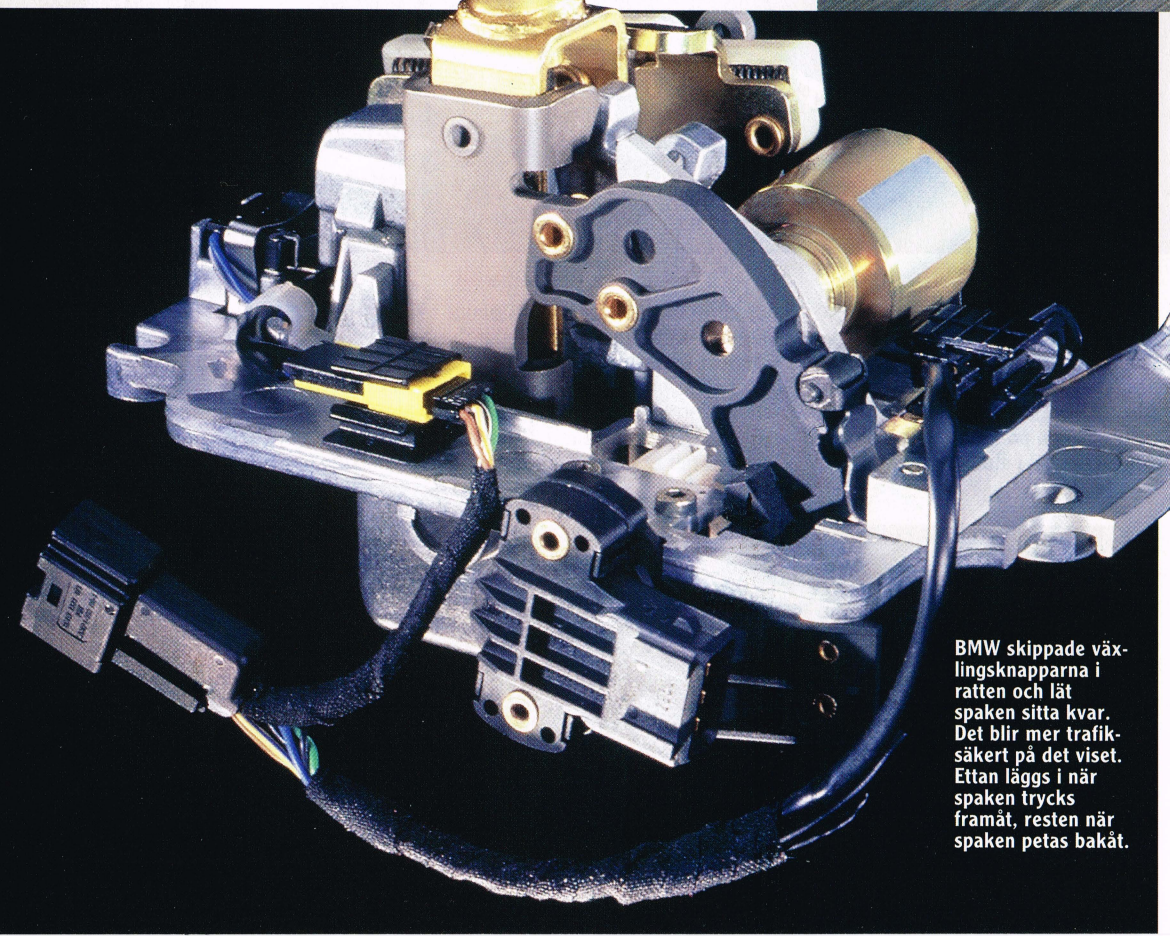
Det tror jag så mycket jag vill på.

I första hand handlar det förstås om att det ska vara kul och sportigt och om att höja BMW:s high tech-image. Att konstruktionen bidrar till säkrare körning är förstås utmärkt – men visst tusan går det växla fel med den här lådan.

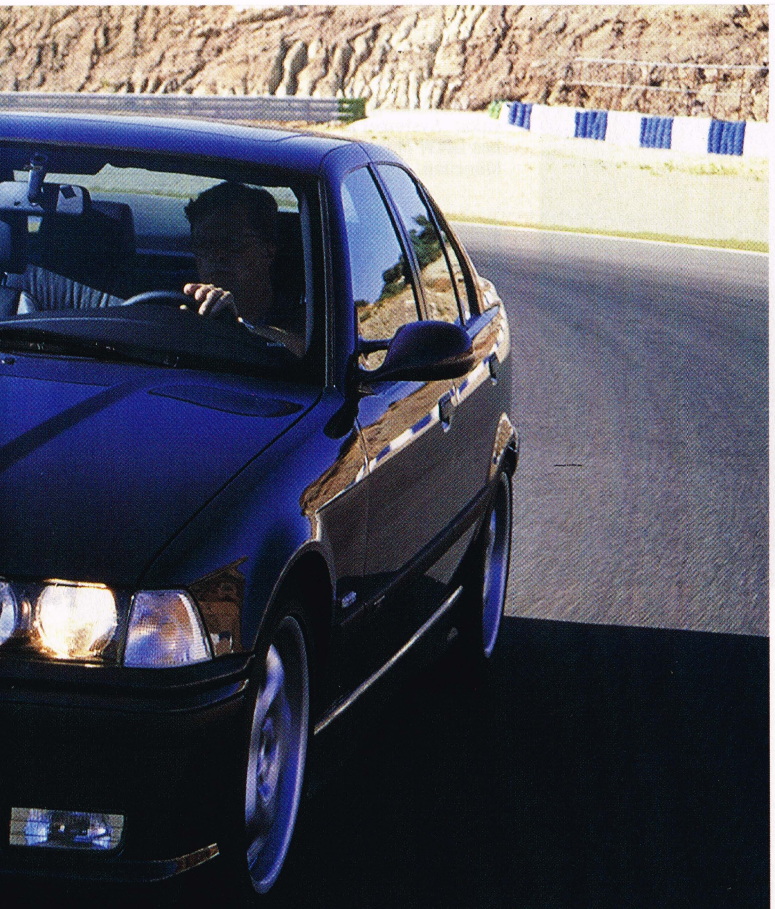
Till exempel om man håller nästintill racetempo och ligger strax bakom TV-programmet Teknikens Världs utsände medarbetare som kör en likadan bil och som bör köras om, speciellt som vederbörande råkar vara ens yngre broder och alltså bör läras att gammal är äldst. Då, när avståndet inte krymper nämnvärt och raceblodet svallar, då är det lätt att klanta sig och det gör jag ett par gånger.

I upphetsningen råkar jag rycka till i spaken två gånger i utgången av en tvär böj och växlar därmed upp från tvåan direkt till fyran. Då går det inte så fort. På nästa varv ska jag bromsa mig förbi in i en kurva men det går inte och när jag trycker till spaken för att gå ner till tvåan har jag nyss gjort just det och försöker alltså i själva verket växla ner till ettan.

Men då inser bilen att chauffören inte vet vad han håller på med; datorerna tar över, tvåan ligger kvar och motorn är lika pigg och rask som förut.



BMW skippade växlingsknapparna i ratten och lät spaken sitta kvar. Det blir mer trafiksäkert på det viset. Ettan läggs i när spaken trycks framåt, resten när spaken petas bakåt.



bilen

BMW först med växellådan Porsche borde ha haft.

Av Björn Sundfeldt (text och foto)

Det är förstås en vanesak. Och även om man gör fel med den sekventiella lådan så händer alltså ingenting om det finns risk för motorskador. Eller hjulspinn.

Är det halt på vägen och föraren försöker växla ner så kraftigt att drivhjulen kan tappa fotfästet och bilen råka i sladd så åtgärdas även det. När ABS-bromsarnas sensorer noterar halkrisken uppmärksammas datorn på detta och ser då till att avstyra den alltför kraftiga motorbromsning som en nedväxling skulle innebära.

Inga gasuppsläpp vid växlingarna, bara att stå på

Datorerna är dock inte överkänsliga och har inga invändningar mot tuffa nedväxlingar på banan, inte så länge det inte innebär risk för övervarv.

Men innan vi kör vidare är det kanske bäst att gå i depå och titta närmare på BMW:s nya låda. Som inte alls är ny, visar det sig, utan samma sexväxlade Getrag-låda som i en vanlig M3.

Ny är däremot den elektroniska styrningen och den hydrauliska manövreringen av växellåda och koppling.

Datorn som styr och övervakar transmissionen är (enligt BMW) den kraftigaste som hittills jobbat i en bil och den samarbetar förstås intimt med motorns styrenhet.

Hydrauliken ersätter funktioner som tidigare utfördes av förarens vänsterben och högerarm. Elektroniken styr magnetventiler som aktiverar hydraulcylindrar som manövrerar koppling och växelförare.

Föraren styr systemet med en växelspak som löper i två spår. S-läge till vänster betyder "sport" (eller sekventiell), E-spåret till höger ("ekonomi") är automatläge och där finns även friläge och back.

Vid manuell "växling" trycker man spaken framåt för att välja ettan, sedan plockar man i den ena växeln efter den andra genom att peta till spaken bakåt. Alltså precis som att köra motorcykel, men med två skillnader; spakrörelserna i BMW:n är bara några millimeter långa – växelspaken är ju i princip bara en strömbrytare – och M3-föraren behöver aldrig släppa gasen vid växlingar.

Vid maximal acceleration är det alltså bara att hålla gaspedalen i botten och peta till växelspaken varje gång varvräknaren når rödmarkeringen vid 7 000. Vid växlingen stryps motorn – det känns överraskande abrubt – medan hydrauliken frikopplar, petar i nästa växel och släpper upp kopplingen samtidigt som motorn släpps fri igen och bilen stormar vidare.

Om föraren inte växlar stoppas framfarten av övervarvningsskyddet. Motorn fortsätter att bluddra tills föraren växlar upp eller lättar på gasen.

Vid nervväxlingar är det ju brukligt att släppa gasen men här går elektroniken in och stöttar med mellangas innan den lägre växeln tvingar upp motorvarvet.

Med spaken i E-läget fungerar den sekventiella M-lådan som en vanlig automatlåda, men växlingarna blir i allmänhet inte lika mjuka eftersom här inte finns en utjämnande momentomvandlare. Om så krävs slirar bilen i stället på kopplingen, till exempel vid start på E-läge "vinter"; då rullar bilen i gång på tvåan.

Det här låter ju som om det är dags för den gamla vanliga typen av automatlåda att slänga sig i väggen. Men det tror inte BMW:s tekniker. Automatlådans slirande momentomvandlare medför visserligen högre bränsleförbrukning och sämre acceleration men erbjuder också högre komfort.

Hos BMW räknar man med att "komfortbilar" behåller vanlig automatlåda medan sportiga bilar får den sekventiella lådan som alternativ till den vanliga manuella. Den nya lådan kommer alltså på sikt att erbjudas i flera av BMW:s sportigare modeller.

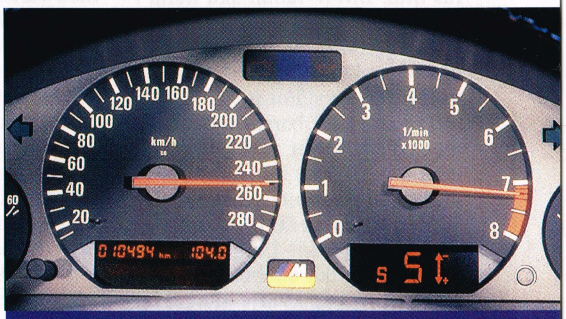
Till en början handlar det dock om M3, men inte förrän under våren 1997. Merkostnaden beräknas bli lika hög som för en vanlig automatlåda, vilket dessvärre – eftersom det handlar om BMW – innebär drygt 20 000 kronor.

Är den värd det? Jag flänger varv efter varv runt Jerez-banan i en vanlig handjagad M3 och roar mig kungligt. Tycker nog att det trots allt är roligare att växla manuellt när jag kör en riktig sportbil, eller en nästan tävlingsbil som M3. Dessutom växlar jag aningen snabbare än den sekventiella lådan, vilket innebär piggare acceleration. Hur stora, eller snarare små, skillnaderna är uppger inte BMW – det får anstå tills vi kan mäta själva om knappt ett år.

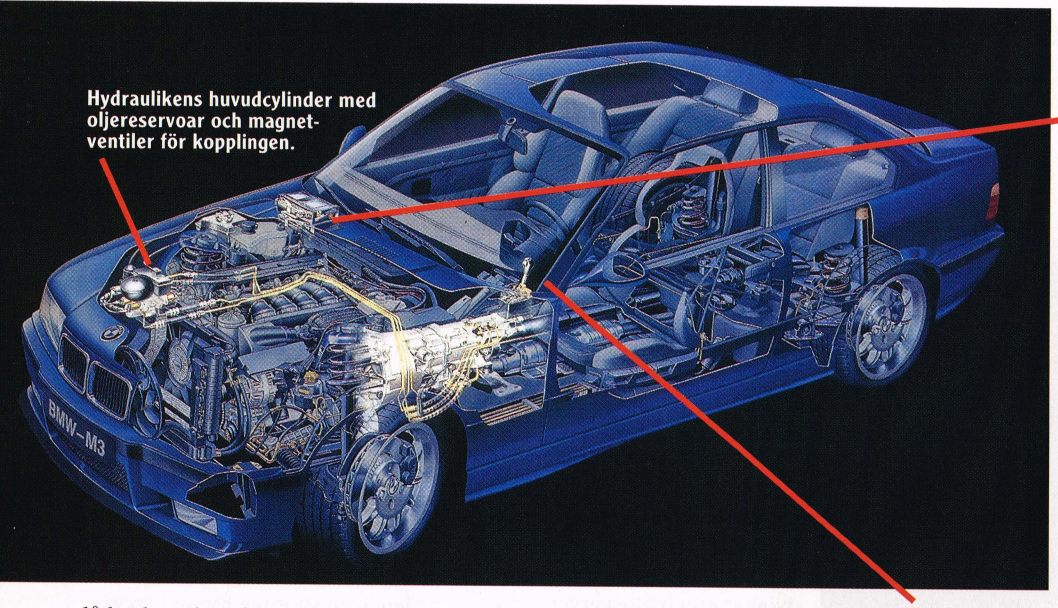
Men även sportiga förare i sportiga bilar hamnar allt som oftast i stadstrafik och bilköer – säkert mycket oftare än de råkar hamna på tävlingsbanor – och då är det naturligtvis lockande med möjligheten att välja mellan halv- eller helautomatik.

Sekventiella växellådor i tävlingsbilar fungerar i princip som BMW-lådan men är mycket snabbare – och det har två enkla förklaringar.

Den ena handlar om komfort. I en racelåda spelar det ingen roll om det smäller och rycker när växlarna dunkar i läge, men i en "civil" bil duger det inte att det låter som om



Happy hour för Sundfeldt på Jerezbanan. Växelspaken är snyggt inramad i en aluminiumkuliss. En indikator i varvräknaren visar vilken växel som ligger i. Genom att välja E-läge kan man också köra helt automatiskt. Men här går det på sport...



lådan kraschar vid varje växling.

Den andra handlar om hållbarhet. En racelåda utsätts för hänsynslös behandling och renoveras ofta. BMW-lådan ska hålla i tiotusentals mil utan renovering.

Enligt BMW växlar den nya lådan på en kvarts sekund men jag undrar om det stämmer. Under de tuffa varven på banan tycker jag att växlingarna tar alltför lång tid, man känner hur allting stannar upp innan vi stormar vidare.

Men frågan är ändå om inte lådan vinner i det långa loppet. Den växlar lika snabbt och med samma precision varje gång. Det gör inte en människa, framför allt inte under en långdistanstävling. En annan fördel är sena inbromsningar. Jag bromsar hela tiden med vänster fot och vinner några hundradelar här och där på att hela tiden kunna växla blixtsnabbt mellan gas och broms utan att behöva flytta högerfoten.

Det är kul, jäkligt kul, ända tills bromsarna tar slut.

Och inte klarar jag av att köra om den där TV-snubben heller, trots att jag stänger av luftkonditioneringen för att vinna lite effekt.

Enda skillnaden är att jag blir svettig men inte han. ❑

BASFAKTA

MOTOR
6-cyl längsmonterad radmotor med 2 överliggande och variabla kamaxlar och 4 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 11,3:1. Borrning/slag 86,4/91 mm, volym 3 201 cm3. Max effekt 321 hk (236 kW) vid 7 400 r/min. Max vridmoment 350 Nm vid 3 250 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING
Motorn fram, bakhjulsdrift, 6-växlad halv- eller helautomatisk manuell låda. Hastighet på högsta växeln, 1 000 r/m: 42,9 km/h.

FJÄDRING/HJULSTÄLL
Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben (McPherson) och undre triangellänkar, bak multilänkupphängning med tvär, längs- och diagonallänkar.

STYRNING
Kuggstång, servo. 3,3 rattvarv, vändcirkel 10,6 meter.

BROMSAR
Ventilerade skivor fram och bak, låsningsfritt system.

HJUL
Fälg 7,5-8,5 tum, däck 225/45-245/40 ZR 17.

MÅTT/VIKT (cm/kg)
Axelavstånd 270, längd 443, bredd 171, höjd 137, spårvidd fram/bak 142/144. Tjänstevikt ca 1 550, maxlast ca 400. Bränsletank 65 liter.

PRESTANDA (fabriksuppgifter)
(Acceleration 0-100 km/h knappt 6 s, toppfart 250 km/h. Bränsleförbrukning vid 90 km/h 5,9, 120 km/h 7,3, stadscykel 13 l/100 km.

PRIS
Ej fastställt. Bilen till Sverige först våren 1997.

RACE

Testa Race svetsar – de håller vad vi lovar

Race är vår satsning på ett starkt koncept med maskiner för service- och underhållsverkstäder samt proffsiga gör-det-självare. Förutom att Race maskiner är snygga att se på, enkla att använda och mycket effektiva var och en inom sitt arbetsområde, har Raceprogrammet ett mycket väl utbyggt servicenät.
Att välja Race är att få mycket för pengarna.

Nästan allt

Race svetsprogram omfattar maskiner från 100 ampere till 320 ampere. Minstingen Race 102 M är en liten smidig maskin framtagen för att svetsa i tunn- och bilplåt. Värstingen Race 3003 MIG/MAG används på flera håll i tung svetsindustri. Race har svetsar för såväl elektrodsvetsning, MIG/MAG- och TIG-svetsning.

Testa Race svetsar – de håller vad vi lovar.

Luna

Samling till 30-årskalas. Här finns en hel del godbitar, bland annat den snygga första årsmodellen av 1600, ovanliga 2002 turbo, 02-serien touring, cabriolet från BMW själva och från Baur. Kan du identifiera allihop?!

Försiktigt sminkad till 30-årsdagen

❑ BMW ger 3-serien en mild ansiktslyftning till hösten. Verkligen mild: kromlisten vid "njurarna" i fronten har gjorts något kraftigare.

Dessutom kommer ny utformning av dörrtrösklarna och sidoblinkers med vita plasthöljen i stället för orange. Ett tredje, högt placerat bromsljus bak och vidvinkelspeglar kompletterar.

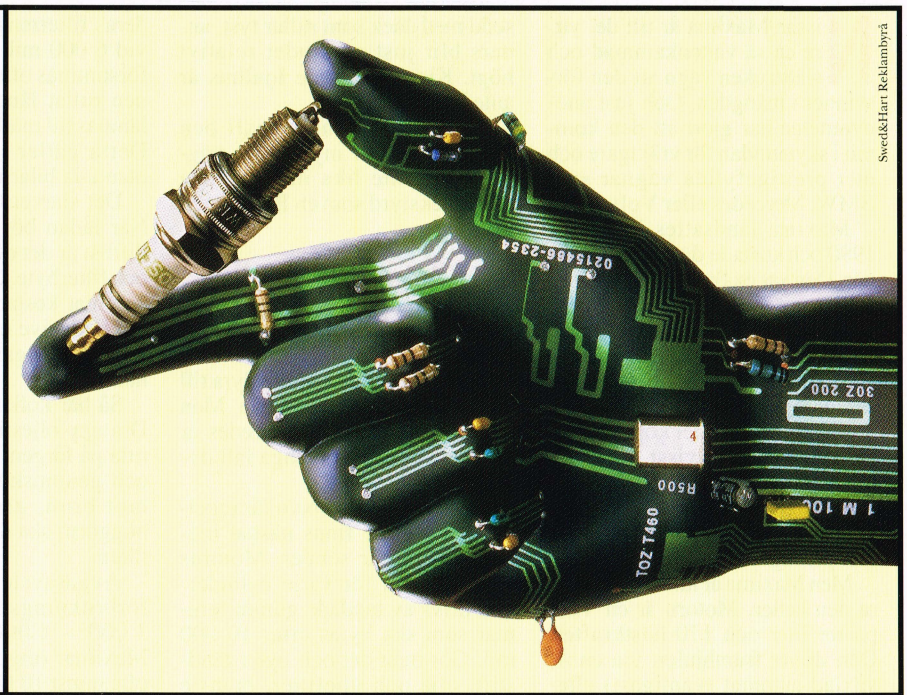
Alla sexcylindriga versioner standardutrustas med antispinnsystemet ASC+T.

Lilla BMW, ursprungligen kallad 1600 när den kom 1966, fyller 30 år i år. Under åren har den tillverkats i sammanlagt 29 olika versioner, alla med en mycket stark BMW-prägel och konsekvens i formgivningen. Totalt handlar det om cirka fem miljoner bilar, men det första året blev det inte fler än 13 244 exemplar. Numera byggs 3-serien i cirka 400 000 exemplar om året – BMW:s viktigaste modell.

Allra ovanligaste modellen är 2002 turbo, tillverkad under 1974-75 i 1 672 exemplar. Det var bilen som hade det magiska ordet turbo spegelvänt i frontspoilern.

Populäraste varianten hittills är den nuvarande 318i, som tillverkats i 384 000 exemplar sedan hösten 1990. Om två år är det dags för en ny generation.

Bosch tändstift.
För bästa effekt, ekonomi och livslängd.



SwedeHart Reklambyrå

Från producenten av de elektroniska, intelligenta motorsystemen.

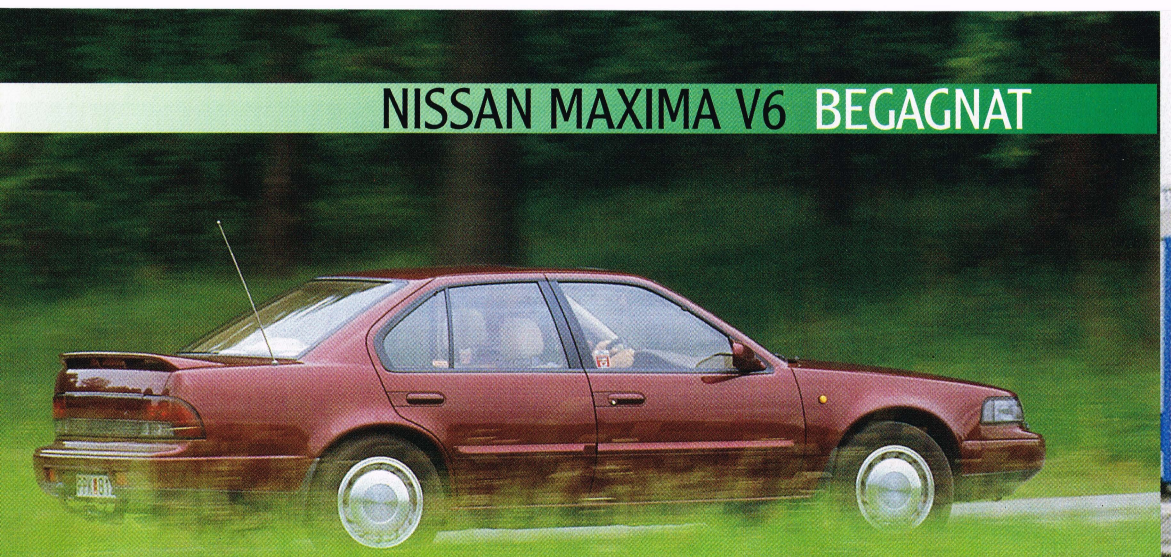
Ett modernt motorsystem innehåller en lång rad samverkande detaljer, bl a motorns tändstift. Bosch tillverkar både motorsystem och tändstift. Använd därför Bosch tändstift som med hög precision är anpassade till motorns elektronik.

Bosch. Leverantören med de goda idéerna.

BOSCH

Robert Bosch AB 08-750 15 00

Av Jonas Borglund
– Ulf Holmstedt (foto)



Mönstergossen

Det är lätt att strö stjärnor över Nissan Maxima - ett av de verkligt säkra köpen för dig som vill ha guldkant på din begagnade bil.

Nissan Maxima är till det yttre en så vattenkammad och slätstruken vagn att den försvinner i mängden. Och just anonymiteten har gjort att den kommit i skymundan för vräkigare och mer prestigefyllda vagnar som BMW, Mercedes eller Volvo 760.

Maxima landsattes i Sverige 1990 och kostade då 183 000 kronor. Den var exakt 113 832 kronor billigare än en BMW 525i med motsvarande utrustning. Att ett emblem på en baklucka kan vara värt över hundra tusen mer bevisas av registreringssiffrorna.

Många, många fler köpte BMW än Maxima. Och visst är BMW bättre på många punkter, bland annat köregenskaperna som ligger i en klass för sig och . . .och . . . just det, prestigevärdet.

Men Maxima är inte dum att köra den heller. Motorn är en V6:a på tre liter och 170 hästkrafter. Den driver framhjulen via en 4-växlad automat (vanligast) eller en 5-växlad manuell låda.

Motorn arbetar mjukt som bomull men kan ryta till riktigt duktigt. Maxima går dessutom snålt för att vara en stor tung bil med V6:a, 0,85 i 110 km/h är en mycket bra siffa. Acceleration och toppfart är likvärdig med BMW 525i.

Vagnen går tyst om den är försedd med däck som rullar tyst, annars blir just vägljudet relativt högt. Klent isolerade hjulhus är anledningen.

Maxima är annars snäll och lättkörd och har mycket fin väghållning. Inte lika inspirerande och kvickstyrd som en BMW men den duger.

Avgassystemen kan hänga med över 25 000 mil

Reservdelar är ju så himla dyra till japanska bilar, tror de flesta. Men delar till BMW och Mercedes är inte heller gratis, i många fall dyrare än till Maxima.

Och om Maxima bara får regelbunden service finns nästan ingenting som går sönder. Motorns kamaxlar, en för varje cylinderrad, drivs av tandade gummiremmar som ska bytas efter 10 000 mil. Gör man det och byter tändstift, olja och oljefilter, bränsle och luftfilter enligt intervall i instruktionsboken så går motorn hur länge som helst.

Årsmodellerna 1990-92 kräver service 1 000:e mil, medan 1993-94 har intervall på 1 500 mil. Stor service infaller med intervaller på 4 000 respektive 6 000 mil beroende av årsmodell.

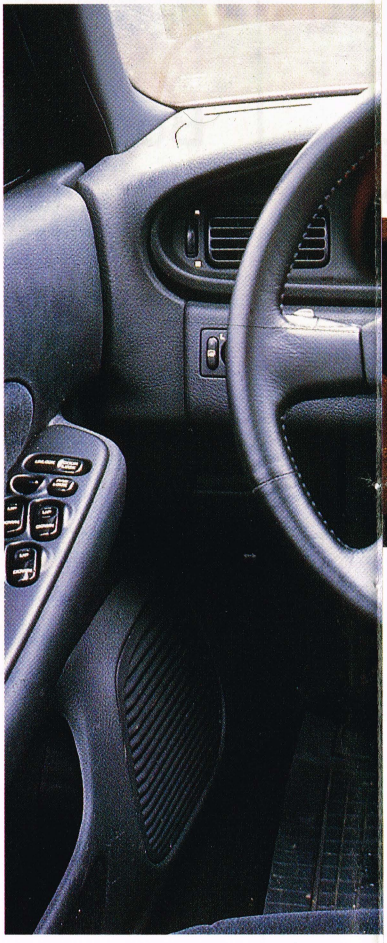
För automatlådan rekommenderas filterrengöring och oljebyte vid 6 000 mil. Just automatlådan försummas ofta, speciellt när vagnen rullat långt och kanske inte lämnas till märkesverkstad längre. Detta gäller inte bara Maxima utan alla bilar med automat.

Det slarvet kan bli riktigt dyrt. När lådan börjar slira och växla diffust är det ofta för sent för olje- och filterbyte. Och en ny Maxima-automat kostar cirka 33 000 kronor inklusive montering! Renovering av den gamla går på ungefär hälften.

Så här kollar du automatlådan: Dra upp oljestickan till lådan och titta på färgen; oljan ska vara klar och genomskinlig. Är den däremot brun, grumlig och luktar huggorm ska du slingra dig ur affären.

Avgassystem brukar vara en förbrukningsartikel och hålla i 3 000 – 4 000 mil. Så icke på Maxima: originalsystemet håller ofta minst 10 000 mil. En verkstad uppger att de inte bytt system på någon Maxima alls. En del av dessa bilar har rullat närmare 25 000 mil!

En annan vanlig sjukdom på begagnade bilar är rostiga bromsskivor bak, en åkomma de flesta bilar drabbas av förr eller senare. I Maximas fall är det senare eller inte alls. Bromsskivorna kan bli



Så här brukar det se ut när en normalt välskött Nissan Maxima kör ut från Bilprovningen: Noll fel.

Välsorterat och prydligt, men kanske inte så upplivande. Automatlåda hör till vanligheterna.

nedslitna vid 15 000-25 000 mil, beroende på körsätt. Skivorna kostar cirka 600 kronor styck.

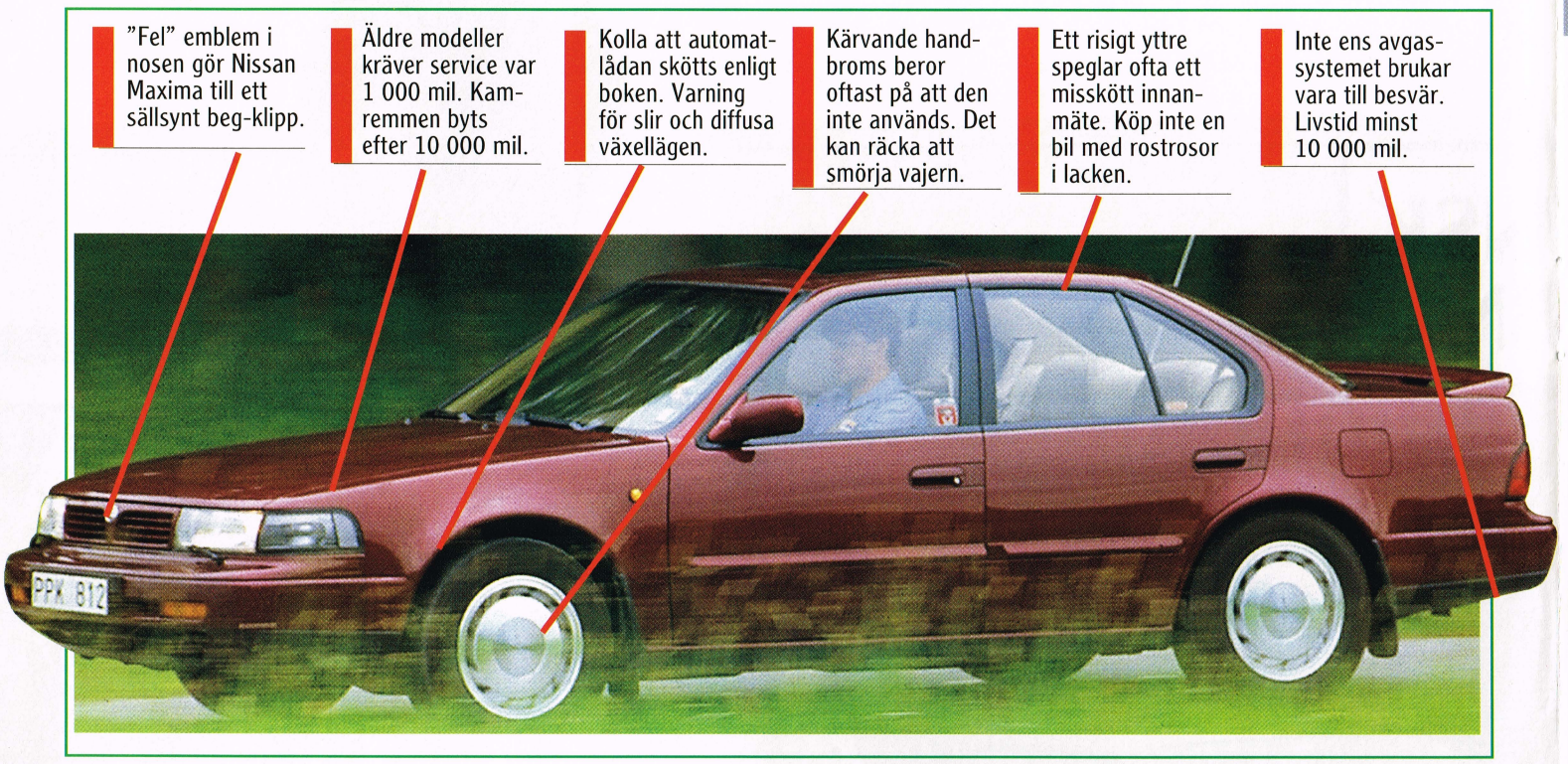
En av ytterst få anmärkningar hos bilprovningen rör anliggande bromsar. Då räcker det i allmänhet med att byta klossar och kolla att bromscylindrarna inte kärvar.

Handbromsen kan becka ihop men det är inte så mycket konstruktionens fel som bristen på användning. Maxima är oftast försedd med automatlåda och vid parkering läggs endast P-läget i. Följaktligen rostar handbromsvajrarna fast i sina höljen.

Tack och lov krånglar nästan ingenting i Maxima

Maxima är fullproppad med finesser som elspeglar med värme, ellucka, elhissar, elstyrda stolar, farthållare och centrallås. Många exemplar har luftkonditionering (standard från 92 års modell). Komfortprylar kan vara dyra att laga, men tack och lov krånglar de sällan eller aldrig i Maxima.

Inte ens den värsta av alla parasiter, rosten, tycks få något vidare fäste. Extremt misskötta exemplar kan ha lite rosor här och var. Men är bilen misskött på ytan finns stor anledning att tro att resten också är



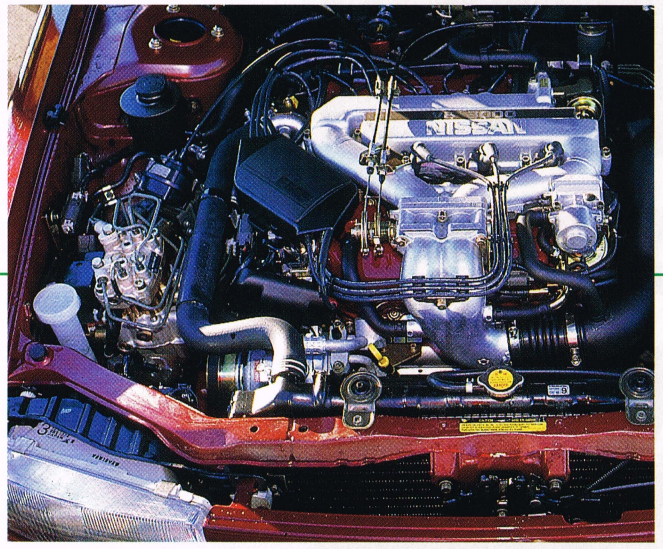
det. Köp bara snygga vagnar.

Nissan Maxima går alltså mycket sällan sönder om den sköts som den ska. Och därför är naturligtvis en ifylld servicebok värdefull, inte minst när bilen ska byta ägare.

Testlaget ansåg Maxima vara ett bra köp 1990. Som begagnad är den inget annat än ett klipp. Står du över prestigetänkandet och är i behov av en stor, prisvärd, rymlig och trevlig bil är valet inte särskilt svårt.

Modellen ersattes 1995 av Maxima QX som finns med två- eller treliters V6:a. ❑

ps. Ett BMW-emblem att klistra på bakluckan går att hitta på skroten för en billig peng. ds.



En trivsam V6 på tre liter och 170 hk som är ovanligt bränslesnål. Kolla att servicen är skött var 1 000 mil (var 1 500 på nyare bilar).

Så skrev vi i test:

– Välgjord, tidlös, fin mekanisk konstruktion, mycket tyst, bra förarmiljö.

– Maxat förnuft.

– Står du ut med att bilen heter Nissan får du också dras med en fin V6:a på 170 hästkrafter.

– Det tråkigaste med bilen är kanske bagageutrymmet, det är litet, saknar genomlastningslucka och har en sladdrig matta på golvet som avslöjar att det inte handlar om BMW-kvalitet rakt igenom.

– Väghållningen är trygg och Maximas körglädje finns i hur lätt bilen är att köra.

Nissan Maxima är testad i nummer 3/90.

Så mycket kostar reservdelarna.

Avgassystem, komplett	5 538
Katalysator	7 118
Bromsklossar, runt om	1 356
Strålkastare, komplett	1 499
Framskärm	2 616
Koppling, komplett	2 698
Kamremsbyte	2 322

Så mycket kostar Nissan Maxima

1990	1991	1992	1993	1994
90 000	105 000	135 000	166 000	180 000

Priserna är ungefärliga och avser bilar som rullat ca 1 500 mil om året och är i gott skick.

BASFAKTA

MOTOR
6-cyl tvärställd V-motor med 1 överliggande kamaxel per cylinderrad, 2 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 9,1. Borrning/slag 87/83 mm, volym 2 960 cm³. Max effekt 170 hk (125 kW) vid 5 600 r/min. Max vridmoment 248 Nm vid 2 800 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING
Motorn fram, framhjulsdrift, 5-växlad manuell/4-växlad automatlåda.

FJÄDRING/HJULSTÄLL
Spiralfjädring och krängningshämmare. Fram dubbla tvärlänkar och längslänkar. Bak dubbla tvärlänkar och längslänkar.

STYRNING
Kuggstång, servo.

BROMSAR
Skivor fram (ventilerade) och bak, låsningsfritt system.

HJUL
Fälg 6,5 tum. Däck 205/65 VR 15.

MÅTT/VIKT (cm/kg)
Axelavstånd 265, längd 478, bredd 176, höjd 140, spårvidd fram/bak 151/149. Tjänstevikt 1 470, maxlast 450. Bränsletank 70 liter.

PRESTANDA
Acceleration 0-100 km/h 9,9 s (manuell låda), toppfart 210 km/h. Bränsleförbrukning vid 70 km/h 0,70 l/mil, vid 90 km/h 0,75 l/mil, stadskörning 1,60 l/mil.

Skriv till: Fråga Trafikpolisen, Teknikens Värld, Box 704 52, 107 26 Stockholm, Telefax: 08–791 72 10, e-mail: tecworld@algonet.se

Ingemar Jeanlo är jur. kand. och polis. Som sådan företräder han inte någon myndighets officiella uppfattning. I stället är syftet att utifrån flera års erfarenhet som trafikpolis ge läsarna objektiva svar på allt som rör trafikövervakning.

Klarar lasern att mäta mot en motorcykel?

Är lasern tillförlitlig vid mätning av motorcyklar?

1. Var siktar polisen vid mätning på en mc rakt framifrån?
2. Är Pro Laser tillförlitlig vid mörker och ett litet mål (mc)? Avståndet var ca 150 m.
3. Inom vilka avstånd är Pro Laser tillförlitlig (max och min)?
4. Skall man inte mäta mer än en gång för att resultatet skall vara utan något som helst tvivel?
5. Kan det innebära risk för felmätning om det ligger ett annat fordon strax snett bakom det tilltänkta målet?
6. Kan starkt, direkt ljus påverka mätresultatet?
7. Vet du om det finns något liknande dokumenterat fall (mc och bil, sida vid sida)? Var hittar man i så fall detta?

Martin

1. I den föreskrift som reglerar hastighetsmätning med laser står det inget om var man ska sikta på en motorcykel. Det finns bara en generell formulering: "Instrumentets sikte skall riktas så att rikthjälpmedlet i förekommande fall är fokuserat på fordonets registreringsskylt eller annan lämplig målyta som är vänd mot instrumentet."

Erfarenheten har visat att strålkastaren är en bra målyta på motorcyklar eftersom den reflekterar bra, en förutsättning för att ett resultat ska presenteras på laserns displayer.

2. 150 meter är ett relativt kort mätavstånd. Därför kan man, generellt sett, säga att det är lätt att göra en tillförlitlig mätning av en motorcykel, även när det finns andra fordon i närheten av denna.

3. Enligt föreskrifterna ska mätavståndet vara mellan 20 och 400 meter. Lasern är tillförlitlig på så sätt att den mäter hastigheten korrekt på det föremål man siktar på. Även om laserns sikte är mycket exakt kan det på mycket långa mätavstånd vara svårt att helt säkert veta vilken av flera motorcyklar (och även bilar) som mätresultatet avser om dessa färdas tätt bredvid/ efter varandra.

I sådana och andra situationer där det uppstår tveksamhet om mätningens tillförlitlighet får rapportering inte ske.

4. Med hjälp av en skorrande ljudsignal hör man när laserpulserna reflekteras mot fordonet.

När lasern sedan etablerat en tillförlitlig kontakt med fordonet ändras ljudsignalen till ett ihållande pipljud och mätresultatet presenteras på displayerna.

Om man då fortsätter att hålla in avtryckaren mäter laserinstrumentet kontinuerligt. När avtryckaren sedan släpps ut "fryses" det mätresultat som senast visades på displayerna. Bland annat därför behövs det ofta bara en mätning för att veta att mätningen var korrekt.

5. Inte generellt sett men i vissa fall (se svaret på fråga 3).

6. Ja. Mätresultatet kan påverkas på så sätt att lasern störs och något mätresultat inte erhålles. Däremot är lasern konstruerad så att störande ljus inte kan orsaka ett felaktigt mätresultat.

7. Nej, det känner jag inte till. Även om det skulle finnas ett sådant fall är det av begränsad betydelse eftersom en sådan omständighet inte har något direkt prejudikatvärde.

Betydelsen av sådana förväxlingsriskfaktorer prövas nämligen av domstolen i varje enskilt fall utifrån de speciella omständigheter som rådde vid det aktuella tillfället (mätavstånd, trafiktäthet, ljusförhållanden, nederbörd etc.).

Blir det en strängare bedömning om jag har prövotid på mitt körkort?

När det gäller körkort och prövotid finns det en fråga som jag fått mycket olika svar på, både av polis och trafikskola.

Om man, som jag, har körkort med ett års prövotid kvar och åker fast för fortkörning: Ryker i så fall mitt körkort lättare än för en person utan prövotid? Om jag blir av med mitt körkort får jag ju göra om allt igen, men är det enda skillnaden? Anta att jag och en med "vanligt" körkort åker fast för fortkörning på motorväg. Hastigheten är 138 km/h. Blir jag då av med körkortet och den andre får ha kvar det? Hur är det med andra förseelser? Hoppas det går att få ett klart svar för det har jag inte lyckats med tidigare.

Marcus

Du kan vara lugn! Det sker inte någon strängare bedömning av den som har prövotid. Varken du eller en körkortshavare utan prövotid kommer att mista körkortet om ni kör i 138 km/h på en motorväg som har 110 km/h som högsta tillåtna hastighet.

Det förutsätter att ni inte gjort er skyldiga till någon annan trafikförseelse nyligen, eftersom en sådan, beroende på omständigheterna, kan leda till en strängare bedömningen.

Däremot ska ingen av er bli överraskad om länsstyrelsen hör av sig och meddelar en varning, eftersom överträdelsen är i intervallet strax under gränsen för omhändertagande/återkallelse av körkort.

Den enda skillnaden är alltså att du, om du skulle få körkortet återkallat (t ex på grund av upprepade hastighetsöverträdelser), måste avlägga ett nytt förarprov.

PRISLISTAN/BEG-BILAR

Årsmodell ca mil	1990 9 000	1991 7500	1992 6000	1993 4500	1994 3000	1995 1500
Alfa 33 QV	40 000	50 000	60 000	--	--	
Alfa 75 2.0	60 000	73 000	--	--	--	
Alfa 75 V6/Turbo	68 000	85 000	--	--	--	
Alfa 164 TS	80 000	100 000	115 000	140 000	160 000	
Alfa 164 V6	90 000	120 000	140 000	185 000	210 000	
Audi 80 1.8 S (90-91 ej servo -5 000:-)	80 000	90 000	--	--	--	
Audi 80 1.9/2.0E	85 000	98 000	109 000	124 000	132 000	
Audi 80 Avant	--	--	119 000	134 000	142 000	
Audi 100 2.0E	88 000	115 000	130 000	148 000	162 000	
Audi 100 Avant	95 000	127 000	142 000	160 000	175 000	
Audi 100 2,3 E Avant	109 000	139 000	154 000	172 000	187 000	
Audi 100 2.3 E	102 000	127 000	142 000	160 000	175 000	
Audi 100 2,6E	--	142 000	157 000	175 000	190 000	
BMW 316i	--	--	117 000	134 000	146 000	
BMW 318i (ej soltak -5 000:-)	83 000	101 000	136 000	161 000	175 000	
BMW 320i (ej soltak -5 000:-)	93 000	108 000	145 000	177 000	197 000	
BMW 320i Touring	103 000	118 000	--	--	--	
BMW 518i	100 000	114 000	133 000	157 000	168 000	
BMW 520i (ej paket-15 000:-)	123 000	142 000	165 000	193 000	210 000	
BMW 520i Touring (+ 10 000:-)	133 000	152 000	175 000	203 000	220 000	
BMW 525i	133 000	157 000	180 000	223 000	235 000	
Citroën BX 14 RE	41 000	53 000	69 000	--	--	
Citroën BX16	53 000	61 000	73 000	87 000	--	
Citroën Xantia 2.0 Sx	--	--	--	--	127 000	
Citroën Xantia 1.8 Sx	--	--	--	--	120 000	
Citroën XM (110 hk -7 000:-)	80 000	96 000	115 000	130 000	144 000	
Citroën XM V6	90 000	105 000	125 000	154 000	--	
Daihatsu Charade 1.3 EFI	38 000	45 000	53 000	60 000	70 000	
Fiat Uno 70/75 (55/60 -4 000)	39 000	44 000	54 000	64 000	--	
Fiat Tipo 1600 DGT	43 000	48 000	57 000	68 000	73 000	
Fiat Tipo 1400 ie	37 000	41 000	50 000	--	--	
Fiat Tempra 2.0	46 000	52 000	63 000	74 000	81 000:-	
Fiat Croma ie (paket 1)	49 000	--	--	--	--	
Ford Fiesta 1.4/1.3	45 000	56 000	65 000	75 000	81 000	
Ford Escort 1.6/1.8	53 000	63 000	74 000	92 000	99 000	
Ford Escort Kombi	56 000	66 000	77 000	95 000	102 000	
Ford Orion	58 000	69 000	81 000	--	--	
Ford Sierra 2.0 (kombi + 3 000:-)	64 000	72 000	91 000	104 000	--	
Ford Scorpio 2.0 (kombi +5 000:-)	76 000	88 000	115 000	138 000	150 000	
Ford Scorpio 2.8/2.9i	86 000	102 000	126 000	151 000	168 000	
Ford Mondeo 1,8i CLX (kombi + 3 000:-)	--	--	--	118 000	127 000	
Ford Mondeo 2.0i GLX (kombi + 3 000:-)	--	--	--	124 000	133 000	
Honda Civic 1.5i GL/LSi	54 000	61 000	75 000	91 000	102 000	

Utbudet av 1995 års modeller är just nu mycket litet och priserna osäkra.

Årsmodell ca mil	1990 9 000	1991 7500	1992 6000	1993 4500	1994 3000	1995 1500
Honda Accord EX 2.0i (2.0 90-92 -4.000:-)	77 000	87 000	100 000	119 000	143 000	
Honda Accord 2.2i/2,3i	89 000	104 000	124 000	141 000	165 000	
Hyundai Pony 1.5 GLS (3-d -8 000:-)	--	46 000	58 000	68 000	78 000	
Hyundai Elantra GLS 16V	--	56 000	68 000	78 000	91 000	
Hyundai Sonata 2,0 GLS 16V	--	--	79 000	90 000	116 000	
Hyundai Sonata 2.4 GLS (GL -10 000:-)	--	62 000	--	--	--	
Lada 2104 Kombi	--	25 000	--	34 000	41 000	
Lada Samara 1.5 5d	--	24 000	32 000	39 000	45 000	
Mazda 121 (Canvas +4 000:-)	35 000	--	62 000	78 000	88 000	
Mazda 323 1.6i (kombi + 6 000:-)	54 000	65 000	78 000	87 000	97 000	
Mazda 323 F (131 hk +8 000:-)	73 000	82 000	94 000	109 000	116 000	
Mazda 626 2.0i 8V (kombi +5 000:-)	70 000	82 000	--	--	--	
Mazda 626 2.0i 16V (kombi + 5 000:-)	78 000	90 000	106 000	121 000	130 000	
Mazda 626 2.2i 12V (kombi +5 000:-)	70 000	82 000	--	--	--	
Mazda 626 V6 2.5i	--	--	130 000	146000	155 000	
Mercedes C180 Basic	--	--	--	--	186 000	
Mercedes C200	--	--	--	--	196 000	
Mercedes E220	--	--	--	--	270 000	
Mercedes 190 E	120 000	129 000	148 000	170 000	--	
Mercedes 200 E (TE+10 000:-)	148 000	166 000	189 000	214 000	--	
Mercedes 230 E (TE +10 000:-)	172000	197 000	230 000	252 000	--	
Mitsubishi Colt	53 000	59 000	75 000	85 000	95 000	
Mitsubishi Lancer EXE/GLXi	58 000	64 000	80 000	95 000	102 000	
Mitsubishi Galant GLSi (GLi -5.000:-)	69 000	80 000	98 000	128 000	145 000	
Mitsubishi Galant GTi 16V	72 000	86 000	104 000	--	--	
Mitsubishi Galant V6	--	--	--	148 000	165 000	
Mitsubishi Space Wagon	--	82 000	104 000	134 000	150 000	
Nissan Micra	39 000	45 000	54 000	66 000	73 000	
Nissan Sunny	48 000	62 000	73 000	85 000	94 000	
Nissan Primera 2.0 SLX (kombi +5 000:-)	--	74 000	88 000	103 000	116 000	
Nissan Bluebird (kombi +5 000:-)	58 000	--	--	--	--	
Opel Corsa	40 000	46 000	55 000	70 000	79 000	
Opel Kadett/Astra 1,6i (kombi +5 000:-)	48 000	54 000	81 000	90 000	96 000	
Opel Vectra GL	69 000	78 000	90 000	110 000	115 000	
Opel Vectra GLS	72 000	81 000	96 000	116 000	121 000	
Opel Vectra GT	75 000	84 000	100 000	120 000	125 000	
Opel Omega GL 2,0i (kombi + 10 000:-)	73 000	85 000	104 000	125 000	152 000	--
Opel Omega 3000	115 000	--	--	--	--	
Peugeot 106 XR (XT + 5 000:-)	--	--	58 000	66 000	73 000	
Peugeot 205 GR/XR	41 000	49 000	65 000	--	--	
Peugeot 205 GTI	48 000	56 000	61 000	--	--	
Peugeot 306 1,6XR(1,4 -9 000:--1.8+ 2 000:-)	--	--	--	95 000	--	
Peugeot 306 2.0 XSi(S-16+15 000:-)	--	--	--	--	109 000	
Peugeot 309 XR/GR (XL -4 000:-)	47 000	54 000	64 000	73 000	--	
Peugeot 309 GTI	53 000	60 000	70 000	81 000	--	
Peugeot 405 GRi/GTX (SRi + 6000:-)	60 000	70 000	81 000	104 000	114 000	
Peugeot 405 Mi 16	72 000	85 000	102 000	121 000	132 000	
Peugeot 605 SLi (SRi + 5 000:-)	73 000	86 000	105 000	124 000	139 000	
Peugeot 605 3,0	80 000	93 000	120 000	139 000	154 000	
Renault 5 GTS	36 000	42 000	--	--	--	
Renault Clio 1,4 RT (RN -6 000:-)	--	54 000	63 000	72 000	80 000	
Renault 19 GTS/RN (TXE +4 000:-)	52 000	60 000	70 000	84 000	92 000	
Saab 900i 16V 5-d	75 000	88 000	103 000	115 000	--	
Saab 900S	88 000	94 000	113 000	135 000	--	
Saab 900 S 2.0i(2.3+7 000:-)	--	--	--	--	138 000	
Saab 900 V6	--	--	--	--	160 000	
Saab 900 SE V6	--	--	--	--	168 000	

Utbudet av 1995 års modeller är just nu mycket litet och priserna osäkra.

Vågar du köpa beg. bil utan

M-test?

Ring för information

Tel 020-272700

TESTCENTER

TILLHÖR MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND

Årsmodell ca mil	1990 9 000	1991 7500	1992 6000	1993 4500	1994 3000	1995 1500
Saab 900 SE 2.0 T	--	--	--	--	158 000	
Saab 900 Turbo 16	77 000	90 000	106 000	125 000	--	
Saab 9000i 16V	96 000	114 000	127 000	143 000	166 000	
Saab 9000 2.3 (CS 92 +8 000:-)	98 000	118 000	--	--	--	
Saab 9000 Turbo 16	111 000	127 000	141 000	161 000	188 000	
Seat Ibiza GLX 1.8i	--	--	--	--	73 000	
Seat Toledo CL 1.8i	--	--	--	--	83 000	
Seat Toledo GL 2.0i	--	--	--	--	92 000	
Subaru Legacy 1,8/2,0 4WD	67 000	78 000	100 000	117 000	--	
Subaru Legacy 2,2 (kombi + 15.000:-)	83 000	95 000	115 000	131 000	--	
Subaru Impreza 1,8 GL	--	--	--	--	115 000	
Suzuki Swift GL 5-d (3-d -3 000:-)	40 000	45 000	53 000	61 000	68 000	
Suzuki GTI	44 000	49 000	57 000	65 000	72 000	
Toyota Corolla 4-d (3-d -4 000:-, kombi +5 000:-)	58 000	67 000	80 000	95 000	104 000	
Toyota Corolla Touring 4WD	68 000	76 000	91 000	104 000	--	
Toyota Carina II (inkl. paket)	70 000	80 000	93 000	--	--	
Toyota Carina E	--	--	102 000	119 000	134 000	
Toyota Camry 16V (Kombi + 6 000:-)	72 000	86 000	--	--	--	
Toyota Camry 2.2 16 GL	--	--	116 000	142 000	155 000	
Toyota Camry V6	82 000	96 000	141 000	167 000	180 000	
Toyota Celica GTi 16	96 000	108 000	133 000	155 000	188 000	
Toyota Previa XL (GL +20 000:-)	--	123 000	140 000	160 000	172 000	
VW Polo CL Coupé	35 000	44 000	54 000	65 000	72 000	
VW Golf CL (5-d +2 500:-)	58 000	66 000	81 000	96 000	102 000	
VW Golf CL 90 hk	62 000	70 000	--	--	--	
VW Golf GL 90 hk	62 000	70 000	84 000	96 000	105 000	
VW Golf GTI 16V	62 000	70 000	--	--	--	
VW Passat (kombi +10 000:-)	70 000	80 000	94 000	111 000	123 000	
VW Vento GL 1.8i (CL - 3 000:-)	--	--	90 000	101 000	111 000	
Volvo 440/460 GL (DL- 8 000:-)	71 000	85 000	100 000	113 000	122 000	
Volvo 480 Turbo	80 000	91 000	108 000	--	--	
Volvo 480 ES	72 000	83 000	100 000	--	--	
Volvo 240 GL	83 000	94 000	108 000	119 000	--	
Volvo 245 GL	88 000	99 000	113 000	124 000	--	
Volvo 740 GL	91 000	103 000	117 000	--	--	
Volvo 745 GL	104 000	115 000	130 000	--	--	
Volvo 740 GLT 16V	98 000	110 000	--	--	--	
Volvo 745 GLT 16V	110 000	121 000	--	--	--	
Volvo 760 GLE	120 000	--	--	--	--	
Volvo 765 GLE	130 000	--	--	--	--	
Volvo 850 GL/GLE (kombi + 8 500:-) (hgv 93+ 10 000:- 94 + 15 000:-)	--	--	--	158 000	166 000	
Volvo 850 GLT (kombi + 10 000:-)	--	--	165 000	186 000	199 000	
Volvo 850 Turbo pkt.(kombi + 10 000:-)	--	--	--	--	227 000	
Volvo 940 GL	--	114 000	125 000	136 000	145 000	
Volvo 945 GL	--	123 000	137 000	144 000	155 000	
Volvo 960 pkt	--	162 000	182 000	212 000	233 000	
Volvo 965	--	170 000	192 000	220 000	241 000	

Utbudet av 1995 års modeller är just nu mycket litet och priserna osäkra.

Teknikens Världs unika prisguide

är en helt oberoende lista som inte finns att tillgå någon annanstans. Den är baserad på avslutade bilköp, täta kontakter med handlare och egna rundringningar. Listan anger priser hos icke märkesbundna handlare i Stockholm. I övriga landet är priserna ofta högre, men mellanskillnaden jämnas ut av bättre inbytespris. På nyare bilar ska MRF-garanti på minst tre månader eller 500 mil ingå. Garantilösa privatköp ligger minst 3 000 kronor lägre. Priserna avser privatkörda bilar i gott skick, körda 1 500 mil per år. På äldre bilar spelar skicket större roll än miltal. Kombiutförande höjer priset 3 000 – 8 000 kronor, automatlåda sänker motsvarande. Testa bilen på M-station eller liknande före köp – de pengarna är väl använda.

ÄLDRE BILAR

Årsmodell	1985	1986	1987	1988	1989
Alfa 164 TS	---	---	---	---	65 000
Alfa 164 V6	---	---	---	---	75 000
Audi 80	32 000	36 000	54 000	62 000	71 000
Audi 100	42 000	47 000	54 000	63 000	74 000
Audi 100 Avant	47 000	52 000	59 000	70 000	81 000
Audi100cc/2.3	45 000	52 000	60 000	73 000	85 000
Audi 100cc/2.3 Avant	49 000	56 000	64 000	80 000	92 000
BMW 318i	30 000	35 000	45 000	55 000	67 000
BMW 320	37 000	43 000	52 000	62 000	75 000
BMW 518i	25 000	30 000	36 000	49 000	---
BMW 520	29 000	35 000	41 000	90 000	105 000
BMW 525	---	---	---	100 000	115 000
Citroën BX 14 RE	---	20 000	23 000	26 000	32 000
Citroën BX 16	22 000	24 000	29 000	35 000	---
Citroën CX 20	20 000	25 000	30 000	35 000	---
Citroën CX GTI	25 000	30 000	35 000	45 000	55 000
Daihatsu Charade	17 000	20 000	25 000	30 000	33 000
Fiat Uno	15 000	18 000	20 000	23 000	30 000
Fiat Tipo 1400ie	---	---	---	---	30 000
Fiat Tipo 1600 DGT	---	---	---	---	36 000
Fiat Croma	---	---	25 000	30 000	39 000
Ford Fiesta	17 000	20 000	25 000	34 000	38 000
Ford Escort	22 000	25 000	30 000	35 000	44 000
Ford Orion	---	---	---	38 000	48 000
Ford Sierra	25 000	30 000	35 000	45 000	53 000
Ford Scorpio	30 000	35 000	45 000	55 000	62 000
Ford Scorpio 2.8/2.9i	35 000	44 000	52 000	63 000	72 000
Honda Civic	24 000	28 000	34 000	40 000	47 000
Honda Accord	25 000	35 000	42 000	48 000	59 000
Honda Aerodeck EXi	---	37 000	45 000	55 000	---
Mazda 121 (Canvas + 4 000)	---	---	---	25 000	30 000
Mazda 323	22 000	28 000	34 000	40 000	45 000
Mazda 626 GLX/2.08V	27 000	35 000	34 000	51 000	60 000
Mazda 626 2.0i 16V	---	---	---	55 000	65 000
Mazda 626 2.2i	---	---	---	---	64 000
Mercedes 190	52 000	62 000	70 000	85 000	98 000
Mercedes 190 E	62 000	72 000	80 000	95 000	108 000
Mercedes 200	43 000	75 000	82 000	100 000	113 000
Mercedes 230	72 000	102 000	115 000	125 000	150 000
Mitsubishi Colt	17 000	22 000	27 000	35 000	43 000
Mitsubishi Galant	22 000	25 000	33 000	48 000	58 000
Nissan Bluebird	---	21 000	28 000	35 000	48 000
Nissan Micra	15 000	20 000	23 000	27 000	32 000
Nissan Sunny	---	22 000	26 000	32 000	41 000
Opel Corsa	17 000	20 000	26 000	30 000	35 000
Opel Kadett	20 000	25 000	30 000	35 000	42 000
Opel Ascona	19 000	23 000	30 000	39 000	---
Opel Manta	20 000	23 000	30 000	40 000	---
Opel Vectra GL	---	---	---	---	60 000
Opel Vectra GLS	---	---	---	---	63 000
Opel Vectra GT	---	---	---	---	66 000
Opel Omega(kombi + 6 000)	---	---	42 000	54 000	64 000
Opel Omega 3.000	---	---	57 000	76 000	93 000
Peugeot 205	19 000	23 000	25 000	30 000	36 000
Peugeot 205 GTI	21 000	25 000	27 000	32 000	43 000
Peugeot 309	---	---	30 000	34 000	41 000
Peugeot 309 GTI	---	---	---	37 000	45 000
Peugeot 405 GRI	---	---	---	42 000	52 000
Peugeot Mi 16	---	---	---	51 000	62 000
Renault 5	15 000	18 000	22 000	26 000	32 000
Saab 900i	30 000	40 000	48 000	57 000	64 000
Saab 900 Turbo	30 000	36 000	45 000	55 000	68 000
Saab 9000i	---	50 000	60 000	71 000	83 000
Saab 9000 Turbo	52 000	63 000	73 000	82 000	98 000
Suzuki Swift	---	---	25 000	30 000	34 000
Toyota Starlet	20 000	24 000	29 000	33 000	35 000
Toyota Corolla	20 000	22 000	28 000	40 000	50 000
Toyota Corolla Touring 4WD	---	---	---	48 000	62 000
Toyota Carina II	---	---	---	52 000	62 000
Toyota Camry GLi/16V	22 000	28 000	41 000	50 000	61 000
VW Golf	25 000	30 000	36 000	43 000	50 000
VW Passat GL	27 000	34 000	42 000	52 000	61 000
Volvo 343 DL	18 000	20 000	27 000	35 000	---
Volvo 240 GL	34 000	42 000	50 000	57 000	75 000
Volvo 245 GL	36 000	46 000	54 000	65 000	83 000
Volvo 740 GL	45 000	52 000	62 000	70 000	81 000
Volvo 745 GL	---	60 000	71 000	84 000	95 000
Volvo 760 GLE	44 000	50 000	65 000	79 000	104 000

Nästa lista: Hobby-bilar

VENTILEN

Tyck till om bilar och trafik, berätta, fråga, ge svar på tal!

Skriv till: Ventilen, Teknikens Värld ● Box 704 52 ● 107 26 Stockholm ● Telefax: 08–791 72 10 ● e-mail: tecworld@algonet.se

MANNESMANN
MANNESMANN
MANNESMANN

Alla Hill inte alltid släkt

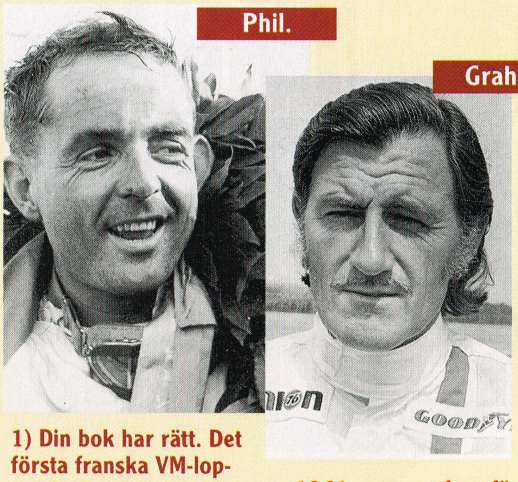
Tack Teknikens Värld för den suveräna grejen om Viper. Gissa om man blev sugen på att sticka ner på kontinenten och daska runt på Nürburgring, Spa och allt vad banorna därnere heter. Problemet är bara att hitta en Viper till rätt pris!

Så har jag två frågor:

1) Det står att Reims är födelseorten för Frankrikes Grand Prix, men jag har alltid hört att det allra första GP-loppet gick i Le Mans 1906 och att Renault vann. Är det riktigt?

2) Var Phil Hill och Graham Hill (Damons pappa) bröder?

Charlotte Bertram
Helsingfors



1) Din bok har rätt. Det första franska VM-loppet för Formel 1 kördes däremot på banan vid Reims 1950. Första gången det gick ett bil-GP där var 1932.

2) Nej, inte alls! Graham Hill (död i flygolycka 1977) var engelsman och F1-mästare 1962 och 1968. Phil Hill däremot kommer från Kalifornien. Vann F1-VM 1961 men var framför allt sin epoks kanske bäste sportvagnsförare. Bland segrarna: Le Mans tre gånger, Sveriges Grand Prix i Kristianstad 1956 och Nürburgring 1000 km 1967 (med svensken Joakim Bonnier som codriver i en – huka er nu! – automatväxlad Chaparral).

Hela helgen blev förstörd

Jag bokade en hyrbil hos Avis i Helsingborg för två-tre veckor. Jag behövde en bra dragbil eftersom vi skulle ut med husvagnen och rekommenderades en Volvo 945.

Fredag kväll hämtar vi bilen och lämnar vår egen på riktning. På hemvägen känns Volvon slingrig. Jag upptäcker jag ett dåligt pumpat däck (höger bak). Nästa morgon ska vi ut på långfärd.

Åker för att tanka och pumpa däcket. Tankningen tyder på en förbrukning av ca 1,3 l/mil på landsväg i ca 110 km/h. Pumpning visar läckage runt däcksidan. När jag ska byta däck hittar jag bara ett "låtsasdäck".

Ringer Avis som ber mig kontakta en gummiverkstad. Jag ringer några mackar men ingen kan fixa däcket under helgen. Vi måste ställa in resan. På måndagen får vi däcket fixat.

På grund av tidsbrist kan jag ej lämna tillbaka bilen på måndagen. Tisdag tar jag ledigt på eftermiddagen för att lämna tillbaka bilen. Jag förklarar mitt missnöje och får besked att någon kommer att ringa upp mig.

Nästa kväll ringer samma kille som jag pratade med på lördagen. Jag förklarar att bilen varit obrukbar i två dygn, helt värdelös för oss. Han undrar varför jag inte ringde upp igen på lördagen, så kunde dom ha skickat en bil med ett nytt däck.

– Varför sa du inte det i lördags? svarar jag.

– Jag trodde att du skulle ringa tillbaka om du inte kunde få däcket fixat.

Jag säger att jag inte haft någon nytta av bilen och att jag inte vill betala full hyra (fredag e.m. – tisdag e.m.).

Tre veckor senare får jag en räkning på fem dygns hyra! På fakturan står: "Uthyrd 960517 15.00 Återlämnad 960521 16.00 = 4 dygn + 1 timme.

Förbannad ringer jag Avis och skäller på den stackarn som svarar (förlåt). Han frågar om chefen kan ringa upp.

Efter två dagar ringer chefen. Enligt honom är det mitt eget fel eftersom jag inte ringde upp igen på lördagen. Han kanske kan dra av lite (av good will).

Jag ringer min skadereglerare på Folksam och begär juridisk hjälp (ingår i försäkringen). Han säger: Skicka fakturan till mig så fixar vi detta med Avis.

Max Malmqvist
Broaryd

Enligt Peter Kennedy på Avis meddelade inte Max Malmqvist sitt missnöje förrän han återlämnade bilen. M. borde ha förstått att han skulle ringa tillbaka när han inte kunde få däcket lagat. Han har heller inte behövt betala något. "Låtsashjulet" är Volvos originalreservhjul.

Bedöm själv om Avis har levt upp till sin stolta slogan "We try harder".

Förresten: varför inte skicka med lite "reservhjul på burk" i hyrbilarna?

Sanningen om Mr Murphy

Hej och tack för en bra tidning. Jag läste er artikel om Mr Murphy (Teknikens Värld nr 14/96, sid 62-63) och jag har hört en (obekräftad) förklaring till vem han var.

Mr Murphy skall ha varit en flygplanskonstruktör hos en amerikansk flygplanstillverkare någon gång runt 1930 – 1940. När man jobbar i sådana projekt som att ta fram nya flygplan, vilka är både tidspressande och kostsamma, är det viktigt att hålla sig inom givna tids- och kostnadsramar. Detta lyckades sällan för Murphy.

När man analyserade orsaken till att tids- och kostnadsramarna inte hade hållit konstaterades att montörerna inte alltid lyckades med att tillverka flygplanen enligt ritningsunderlaget. Man monterade helt enkelt delarna fel, de fick demonteras och jobbet göras om.

Vid närmare undersökningar på fabriksgolvet upptäckte Murphy speciellt en montör som sällan lyckades med något vid första försöket utan ständigt fick demontera och göra om. Murphy sade: "Finns det någon chans att sätta dit en del på fel sätt så gör han det."

Detta ledde till det uttryck jag hört omtalas som "Murphy's lag": Kan något gå fel så gör det det."

Av detta lärde sig Murphy att beräkna sina projekt bättre och genom att ta hänsyn till "Murphy's lag" höll han tiden och kostnaderna bättre!

Ur denna första lag utvecklades sedan "Lagen om alltings djävlighet".

Summa summarum: allt tar längre tid och blir dyrare än beräknat, men räknar du med det så går allt enligt planen.

Fortsätt att göra mina tråkiga vardagar gladare!

Jocke Furenius

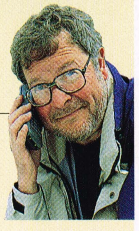
Ibland talar man även om lagen om alltings djävulskap eller lagen om alltings absoluta djävlighet. Inför den lagen är vi alla lika.

Nöten 237

Nöten 237

En ung man, en ung kvinna, en röd sportbil. Då spelar det kanske ingen roll vad bilen heter, men i alla fall: knäcker du Nöten 237 har du chansen att vinna en bra bilbok. Det gäller att kunna bilnamnet, du kan få veta så mycket som att det är ett dubbelnamn. Vi vill ha ditt svar senast 20 augusti, vinnaren presenteras i nr 18. Märk ditt svar Nöten 237.

Förra Nöten knäcktes kvickt och lätt av bland andra Claes Rydberg i Vallentuna. Rätta svaret var Oldsmobile Delta 88 Royal Diesel.

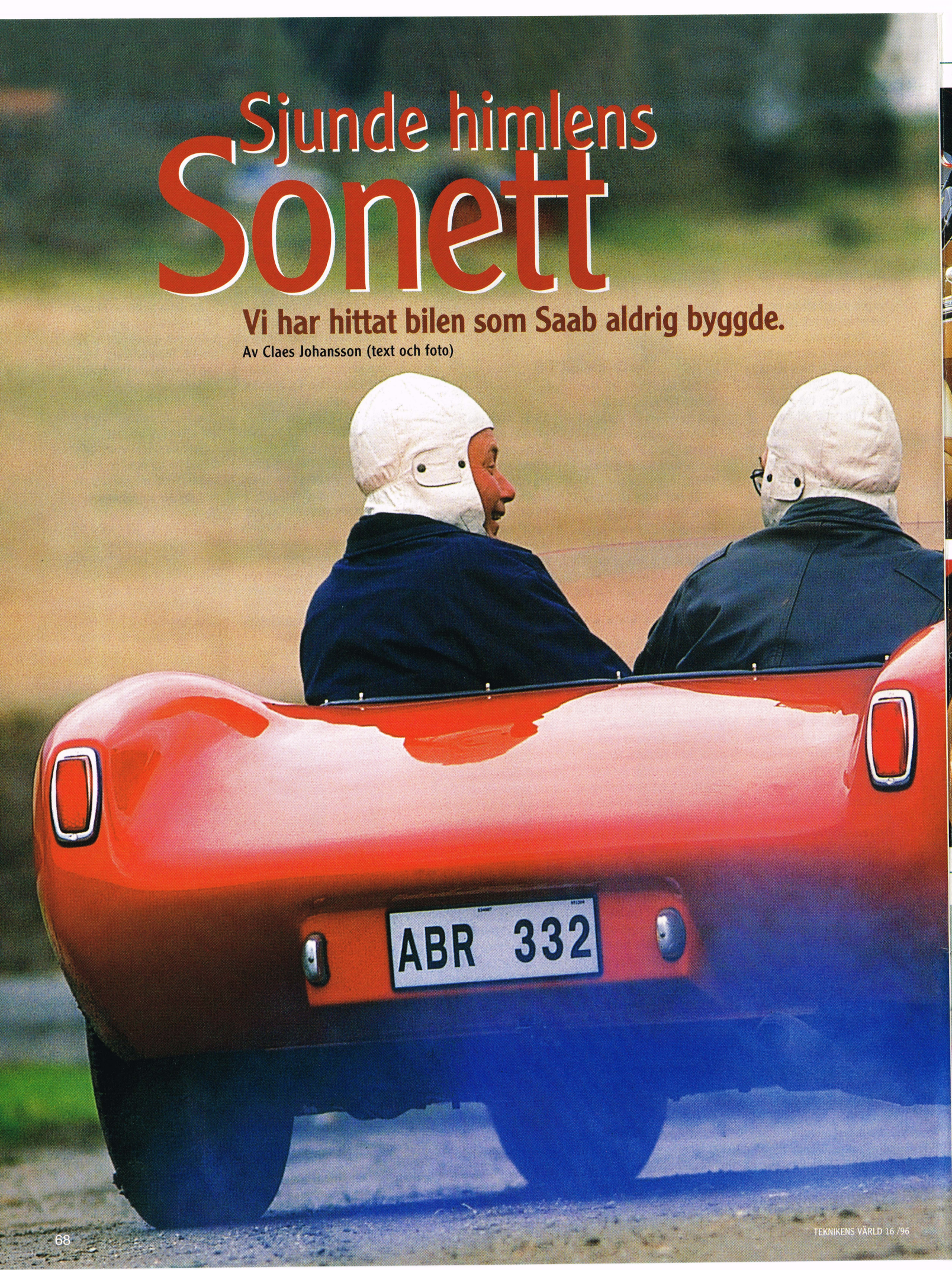


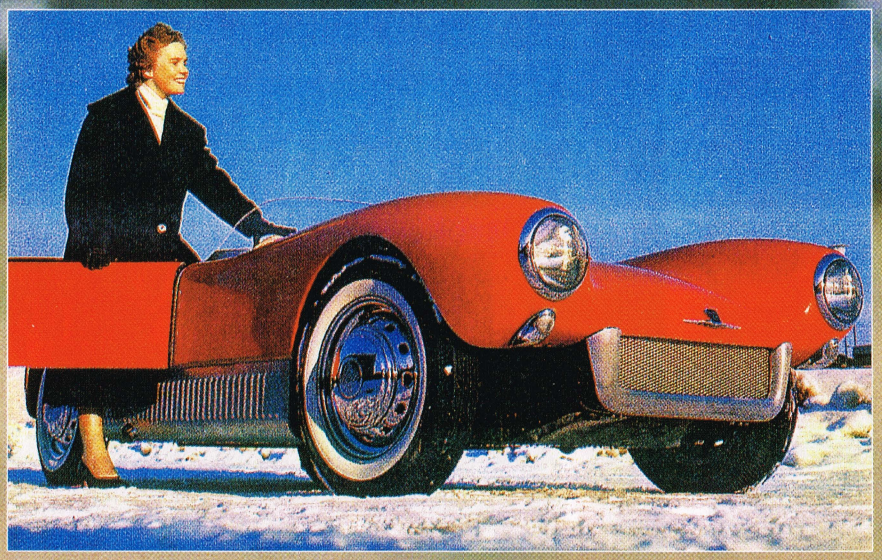
Redaktör: Dag E Hogsten

Sjunde himlens Sonett

Vi har hittat bilen som Saab aldrig byggde.

Av Claes Johansson (text och foto)





Tjusig dam vid sällsynt vagn. Ingenjören Rolf Mellde konstruerade Sonetten vid sidan av sitt ordinarie arbete på Saab.

Fråga Saab om hur många ur-Sonetter som byggdes och svaret blir sex. Lars-Göran Hansson och Gunnar Johansson har själva byggt den sjunde!

Det är grusväg och det är Västergötland. Ett alldeles ohyggligt smatter rullar över krönet. Inte oväntat är det ljudet av en trimmad trecylindrig tvåtaktare, man gissar Saab. Har porerna en gång sugit i sig LJUDET släpper det aldrig taget om ens kropp. Smattret närmar sig. Nu med en rökstrimma som följeslagare.

Huden vibrerar liksom i takt, högre, närmare - och nu: en knallröd plastbåt dyker hastigt upp över krönet, lägger en blågrå röksvans och försvinner runt en falufärgad ladugård!

Det tar några sekunder att smälta. Man väntar sig en trubbig Saab 96, men sedan kommer insikten att man bevittnat en alldeles äkta ur-Sonett. En Saab Super Sport med ordningsnummer 94! Det saltaste svensk bilindustri någonsin har spottat ur sig. Och det mest båtlika. Ett unikum i sex tillverkade exemplar.

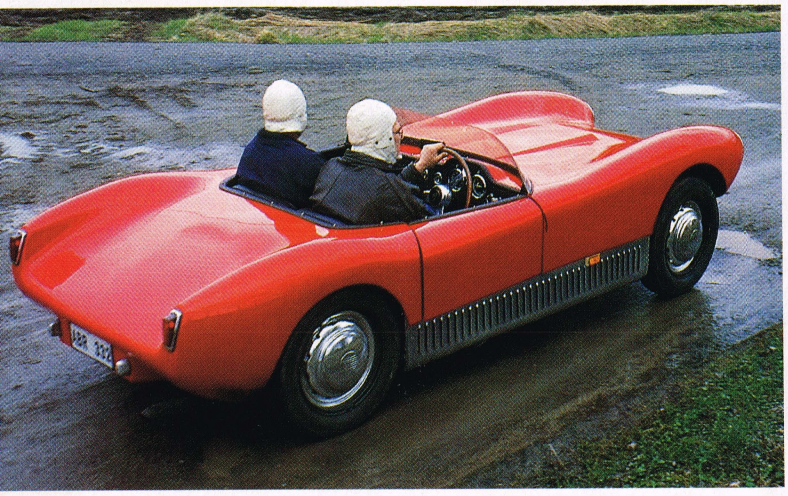
Fel.

Det är Lars-Göran Hansson och Gunnar Johansson som är ute och rastar Sonett nummer sju.

Hur är detta möjligt? Historieböckerna berättar om hur Saabs legendariske ingenjör och tävlingsförare Rolf Mellde fick en snilleblixt någon gång 1954. Saab var bara barnet och hade fullt upp med att förse världen, nåja, Sverige, med den udda skapelsen Saab 92, en trulig strömlinjemaskin med tvåcylindrig tvärställd tvåtaktare på 28 hästkrafter. Ingen racer, även om tävlingsframgångarna kommit redan med förserievagnarna.

Mellde var sportbilssugen. Han visste också att bättre byggstenar var på gång: Saab 93, med trecy-

Saltaste Saaben slutade ungefär i midjehöjd, oavsett om man stod utanför eller satt i.



lindrig motor på 33 hästkrafter. Nedkomsten skulle ske i slutet av 1955. Med ett specialbygge på Saab 93-komponenter skulle totalsegern i Svenska Rallyt kunna vara inom räckhåll.

Saab hade glömt bort gjutformen

Mellde lät sina tankar hamna på papper. Det blev ett hobbyprojekt som företagsledningen så småningom sanktionerade. Till test- och konstruktionscenter utsågs en lada i Åsaka utanför Trollhättan.

Grundstenen i Sonetten blev en elegant konstruerad ”låda” av nitad aluminum. Flygkopplingen var stark och hela härligheten vägde blott 71 kg. Till det kom en Sixten Sason-ritad kaross (han gav också bilen namnet) i modernast tänkbara material, glasfiber. Motorn blev en trimmad trecylindrig 93-motor, vänd bak och fram för viktfördelningen skull. 57,5 hästar och 500 kg: Sonetten var en raket.

Skapelsen chockvisades på Stockholms bilsalong 1956. Inte långt därefter dog den. Tävlingsreglementet ändrades och den extrema skapelsen fann ingen naturlig förankring hos Saab. Det gick lika bra att tävla och vinna med vässade 93:or.

Så långt Sonetthistorien.

Allt detta visste Lars-Göran. Inte minst efter ett besök Åsaka, i det lilla snickeriet där karosserna en gång i tiden göts.

– Jag fick mig historien till livs av mannen som bodde där. När han sedan visade var de gamla gjutformarna stod höll jag på att svimma!

Saab hade glömt bort dem. I samma ögonblick bestämde sig Lars-Göran. Han skulle bygga nummer sju, en ganska logisk tanke då det torde vara det enda sättet att komma över en ur-Sonett. De fem i dag levande exemplaren står på Saabmuseet och hos samlare i Sverige och utomlands.

Som av en händelse kom plötsligt Saab ihåg sina gamla gjutformar, vilket dock inte släckte lågan hos Lars-Göran. Istället tog han fram måttbandet.

– Jag och Gunnar var nattvakter på en lokal bilutställning där en ur-Sonett var med. Vi hade väl lite tråkigt, så vi började mäta...

När väl måtten hade satts på pränt var det bara att plocka fram boken ”Alla Saabs Sportvagnar” av Björn Svallner. Där beskrivs noggrant hur den första Sonetten byggdes.

– Vi gjorde likadant, säger Gunnar anspråkslöst.

Det hela ägde rum under stort hemlighetsmakeri hemma på gården hos Gunnar.

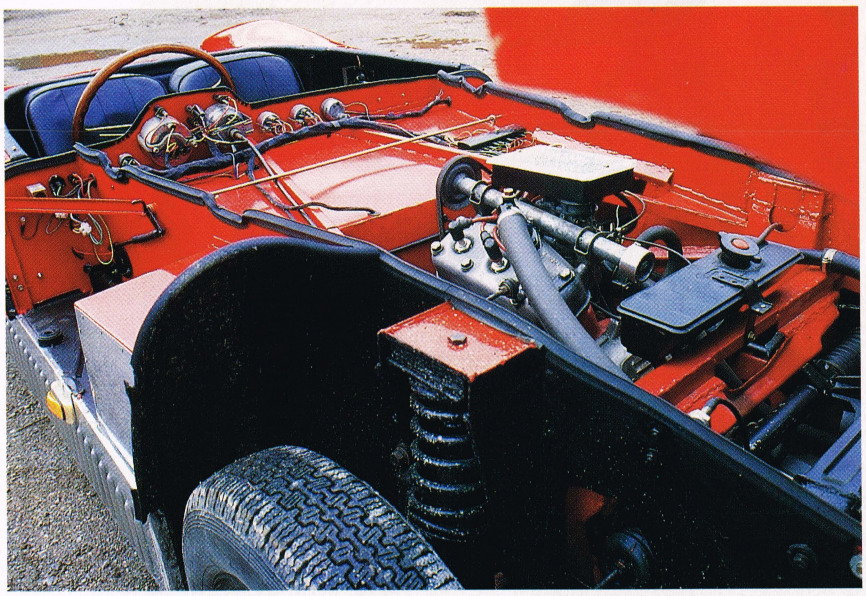
Det är där vi är nu. En rundvanding avslöjar en inbiten Saabentusiast. Vi slår en lov och provstartar och inhalerar ett antal rara Saabar. Gamla Saabar i nyskick, Saabar som väsnas och bolmar. Och en hel del som väntar på sin tur.

Men här står också en A-Ford, en förenande länk med herr Hansson som också i sitt bilintresse innefattar en Austin köttbulle.

– Vi översatte måtten till träprofiler som vi monterade i en enkel jigg. Sedan byggde vi på med 500 kg gips.

Ur denna marängklick karvade sedan herrarna fram formen av en Sonett, en riktig prövning. När detta var klart stod man med något som på fackspråk kallas plugg – som därefter belades med glasfiberplast. Och vips hade man en gjutform. Formens insida bakades med lager av plast och väv. Ur formen förlöstes därefter tre karosser och då hade ett år gått; en kväll i veckan och en helskottas massa slipdamm.

Hjulhusen fick sin form av en äkta originalträskiva som femtiotalets hantverkare använt sig av.



Chassit är framställt av en kortad bottenplatta från Saab 96. Att som i originalet använda sig av en aluminium-monocoque blev helt enkelt för komplicerat.

Nästan alla delar härstammar från Saabs sortiment. Från Saab 92 till 900. Det krävs en expert att skilja Sonett nummer sju från de sex Saab byggde.

Lars-Göran bärgade den ur snickeriet. Han håller fram den med varsam hand. Utan tvekan ett historiskt föremål.

Nitat chassi var inte att tänka på. Där var Saabs flygtekniker övermän. Näst bäst är ett originalchassi som kortas och byggs om på lämpliga ställen. En tynande kortnos 96:a fick sätta livet till. Parallellt fixade man i ordning ett motorpaket, en hyllvärmare i Gunnars lager.

– Eftersom man vänder på hela motorpaketet så växellådan hamnar framför motorn var vi tvungna att vända rotationsriktingen i motorn, berättar Gunnar. Annars får man fyra växlar bakåt och en framåt.

Det blev mycket klurande innan den trimmade 750-kubikaren fungerade perfekt. Strömfördelare och startmotor var tvungna att verka åt motsatt håll. Hastighetsmätarvajern fick en vinkelväxel. Precis som Saab en gång gjorde.

– När vi letade delar i trakten hittade vi standardkomponenter som fungerade åt fel håll, det måste ha varit delar från original-Sonettens tillblivelse. Dessutom har vi hört uppgifter på att man i själva verket tillverkade 13 exemplar...

Rutan böjde vi till i spisen, säger Gunnar kort

När de stora bitarna var klara gällde det smådetaljerna. Grillen gjordes av aluminium, som originalet. Växelöverföringen framställdes av V4-delar och lite bitar från Saab 900. Kylaren kommer också från en 900. Passade som handsken. En chassiplåt togs fram, likaså ett elegant fräst emblem i aluminium att fästa på instrumentpanelen. Mätarna är Saab Sport, precis som träratten. Stolarna är Saab 96, kapade och klädda i skinn.

– Rutan böjde vi i spisen, säger Gunnar kort.

För att understryka sanningshalten visar han ett fotografi. Mitt i garaget står en spis runt vilken koncentrerade män samlats för att med ugnsvärme böja en vindruta. Resultatet är helt perfekt.

Nu hade det gått nio år sedan besöket i Åsaka. Plötsligt var bilen klar. Med en fullt fungerande Saab Sonett, chassinummer sju, var det bara att gasa rakt in i byråkratin. Det är ju helt fullt en 1994 års modell. Således fick Lars-Göran känna hur det var att hamna på andra sidan skranket. Kraven är inte få.

Alla lyktor måste vara E-märkta och byggarna framställde väldigt fina anordningar för att få till den sista godkännandekråkan. Prylar som av någon outgrundlig anledning förvaras i en låda under arbetsbänken.

Sidoblinkers gick inte att trixa sig undan, men de skämmer inte helheten. Positionsljusen fram är Citroen B11, med rätt typ av glödlampa.

– Bara avgifterna gick på sjutton arton tusen, muttrar Gunnar. Nu väntar bil nummer två.

– Den kommer att gå fortare att bygga. Och bli bättre. Nu vet vi ju hur man gör.

I dunklet ligger bottenplattan från en Saab V4, kapad men inte svetsad. Delar ligger utspridda lite här och var och lusten finns där, frammanad av en glänsande knallröd skapelse som med två jättesmil under två vita skinnmössor far iväg nedåt grusvägen.

Det blir inte tyst förrän efter en lång stund. ❑

Rolf Melldes och Sixten Sasons Sonett klarade stående kvartsmilen på 19,2 s och toppfarten var nära 160 km/h.

Prenumerera!

Det är billigare än att köpa lösnummer. Dessutom får du tidningen i skyddande påse direkt hem i brevlådan minst en dag innan den finns att köpa.

Du kan välja den vanliga typen av prenumeration, då du betalar för hela eller halva året på en gång.

Ett tredje alternativ är att prenumerera tills vidare, då du betalar i efterskott med ett inbetalningskort som medföljer var tredje tidning.

Sänd in kupongen eller
ring 08-24 55 65
fax 08-21 40 84

TEKNIKENS VÄRLD ALLT OM BILEN

Frankeras ej. Teknikens Värld betalar portot.

Kundservice

Svarspost
Kundnummer 110 391 406
110 00 Stockholm

Ja tack, jag vill prenumerera på Teknikens Värld

❑ Helår (24 nr) **835:–** (9601 3350)*

❑ Halvår (12 nr) **419:–** (9601 3351)*

❑ Tills vidare och betala **36:-/nr** (ord. pris 37:50, med reservation för ändrat kostnadsläge). Jag betalar tidningarna var tredje gång, dvs **108:- för tre nummer**, och kan när som helst säga upp min tills vidare-prenumeration. (9601 3352)

Jag betalar när inbetalningskortet kommer

Namn

Adress

Postnr/Ort

TV 16/96

Var vänlig texta!
Gäller t o m 1996

(Om du inte vill klippa sönder tidningen kan du kopiera kupongen)

*Därefter mottar jag tidningen i tillsvidareprenumeration direkt hem i brevlådan varje månad för 36 kr (ord lösnr pris 37:50 kr). Jag kan när som helst säga upp min tillsvidareprenumeration genom att meddela kundtjänst.

PROV

En riktig livetutare

Teknikens Världs interna vokabulär för en bil som är så genombra och komplett att den duger som enda köp för den som tänkt sig bara en enda bil i livet, en som räcker livet ut. En sådan bil är nya Volkswagen Multivan med VR6-motorn.

Vad kostar katalysatorn?

Nu har vi levt med katalysatorbilar i mer än en modellgeneration. Är reningsburken bra? Vad kostar den att byta? Hur fungerar den? Svar i Teknikens Värld.

Dessutom:

- Begagnad Cherokee – drömbil med egen stil
- Vi avslöjar nya BMW 3-serien och nya Jaguar XJ6!
- Prislista på hobbybilar

Missa inte Teknikens Värld nummer 17 den 29 augusti!

PROV

Utomjordisk

Renault Spider ser ut som en besökare från en annan planet i såsen av alla gråmetallic Volvo, Saab och Audi. Spider är rena motorcykeln på fyra hjul och ett osvikligt dragplåster varhelst den drar fram. Och den kan komma till Sverige! Häng med på en rejäl sväng!

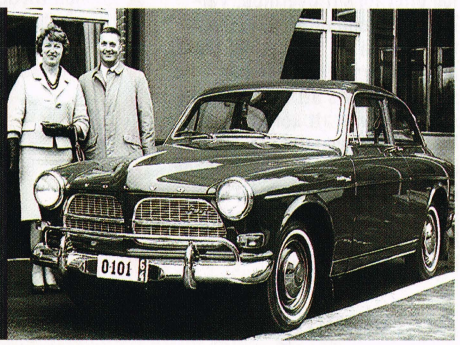
den 29 augusti kommer **NÄSTA NUMMER**

Ringdansen

En dag på Kinnekulle Ring med sju frustande förare och ett rejält knippe entusiastbilar: Alfa GTV, BMW M3, Citroën Xantia Activa, Fiat Punto GT, Mercedes C230 Kompressor, Renault Mégane Coupé 16V och VW Golf VR6 Syncro. Uppdrag: Ta reda på vilken bil som ger mest körglädje för pengarna. Vi behövde inte be två gånger!

Amazon fyller 40!

Det går inte en dag utan att man ser ett par exemplar av snyggingen från 1956, bilen som lade grunden till Volvos exportframgångar. Dag E Hogsten har lagom till högtidsdagen sjunkit ned bakom den lodräta Amazonratten för att bläddra i familjealbumet.



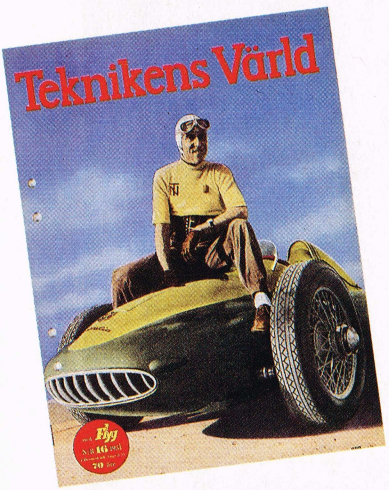
TEST

Kompisar och kannibaler

Hur mycket bil behöver du? En för 153 000 kronor? Eller räcker det med 94 000? Det handlar om en fabriksny, hyfsat rymlig kombi i båda fallen, med delvis samma teknik och från samma koncern. Men den ena heter Volkswagen Golf Variant och är från Tyskland. Den andra heter Skoda Felicia Kombi och är från Tjeckien.

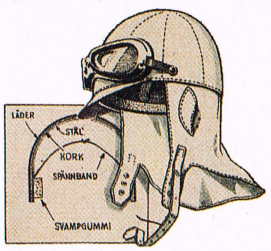
BACKSPEGELN

Redaktör: Dag E Hogsten



För 45 år sedan

Omslaget till Teknikens Värld nr 16/1951 visade ingen mindre än raceridolen Tazio Nuvolari tronande på formelvagnen Cisitalia.



Bara larvigt att köra knarr i pralin

Skinnknutten var en kontroversiell typ. Uppkäftig och högljudd, knappt bättre sedd än våra skinnskallar. Fast buset inskränkte sig mest till trafiken och det var oftast knuttarna själva som föll offer för sitt övermod. Välkände motormannen Uno Duzäll tog till orda om mc-döden. Bland annat rekommenderade han störthjälm trots att knuttarna ansåg det larvigt att köra i ”pralin”. De bar hellre vegamössa ända in i evigheten. Framför allt, manade Duzäll, skulle ingen tro att han var någon Varg-Olle och att det bara var att friska på så mycket knarren tålde. Nänä.

Återvinning redan ett krav

I en framsynt gästkrönika pläderade en advokat G. Lewenhaupt för att man skulle ta vara på skrotet. Visserligen var det inte omtanke om miljön som låg bakom, utan den brist på råvaror som var ett allvarligt problem för industrin. Återvinning var ett ord som ännu inte kommit till användning, men redan tillverkades 47 procent av allt järn i världen av just skrot.

Rädd att flyga? Inte jag!

En göteborgare hade grubblat på konsten att flyga i 30 år och nu var han beredd att kasta sig ut från Götaälvbron med hemmagjorda vingar. Man han saknade myndigheternas tillstånd. Tänk om Ikaros hade frågat först!

P-avgift bara tokeri

De nya avgiftsbelagda parkeringsplatserna i Stockholm gapade tomma. Folk ville inte ställa sina bilar på dem helt enkelt. Ännu hade ingen kommit på vilken business som här slumrade!

Idolen Varg-Olle siktade på VM

Varg-Olle Nygren, vår förste speedwaystjärna, berättade i sin spalt att han trivdes bättre på små banor än på stora. Olle var på god väg att avancera till VM-finalen, en sällsynt prestation av en svensk på den tiden.

Slutkört för Nuvolari

Världens dittills (och hittills, enligt vissa) främste racerförare lade läderhuvan och njurbältet på hyllan. Kroppen lydde inte längre Tazio Nuvolaris järnvilja; ett par år senare var han död.

Nuvolari dog bitter över att projektet med racerbilen Cisitalia hade gått i stöpet. Det saknades 50 miljoner lire. Bilen var delvis konstruerad av professor Ferdinand Porsche, hade fyrhjulsdrift (urkopplingsbar) och en kompressormatad V12-motor på 1,5 liter och 300 hästkrafter – kanske den mest spännande av alla de racerbilar som aldrig nått startlinjen.

Tjusig milätare

Vår motorcykelexpert Nils Tengberg skrev om Vincent Rapide, en värsting bland tvåhjulingar. Tusen kubik och toppfart över 160 – siffror som sände vällustiga ilningar längs ryggraden på alla dem som varmt rekommenderades Vincent med följande slutkläm: ”Det är en motorcykel som går en i blodet. Dess säregna egenskaper gör den till den tjusigaste av alla milätare på marknaden i dag.”

TEKNIKENS VÄRLD ALLT OM BILEN

CHEFREDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE
Calle Carlquist (736 38 76)
REDAKTIONSCHEF
Mattias Persson (736 38 71)
REDAKTIONSSEKRETERARE
Robert Collin (736 38 81)
REPORTAGE
Jonas Borglund (736 38 84)
Staffan Borglund (736 38 84)
Dag E Hogsten (736 38 75)
PeO Kjellström (736 38 83)
Ronald Niklasson (736 38 85)
Björn Sundfeldt (736 38 73)
LAYOUT
Ulf Hedberg (736 38 80)
Hans Jacobsson tf AD (736 38 78)
Lena Malmberg (736 38 79)
Grethe Selbo (736 38 82)
TESTINGENJÖR
Rolf Eriksson-Pax
SPECIALMEDARBETARE
Christer Gerlach (736 37 00), Ulf Holmstedt, Lasse Jonsson, Eric Lund, Mario Salutskij, Roger Schederin.
SEKRETARIAT/BILBÖRSEN
Ing-Marie Gardell (736 38 72)
Bonniers Specialtidningar AB
VD: Mats Lodin
Postadress:
Teknikens Värld, Box 70452,
107 26 Stockholm.
Telefon: 08-736 37 00
Telefax: 08-791 72 10
e-mail: tecworld@algonet.se
Besöksadress
Gamla Brogatan 26
ANNONSCHEF: Ulf Larsson
MARKNADSCHEF:
Maria Axelsson (736 37 41)

Vid eventuell beskattning av vinster i tidningens pristävlingar svarar pristagaren för denna kostnad. Tidningens utlåning i förvärvssyfte förbjudes.
För ej beställt material ansvaras ej.

Beställ tidigare tester och gamla nummer, i mån av tillgång, från:

Teknikens Värld, fax 08-791 72 10
Svartvita kopior eller hela tidningar.
Sätt in 60 kr/test på
postgiro 9 32 84–8
Bonniers Specialtidningar. Ange på postgiroblanketten vilket/vilka tester som önskas.

ANNONSER
Michael Sjögren
Telefon 736 37 99

PRENUMERATION
Automatisk kundservice dygnet runt för dig som har knapptelefon:
Tel: 08-454 95 50
Personlig kundservice:
Tel: 08-24 55 65
Fax: 08-21 40 84

Utlandsprenumeranter:
Tel: 08-98 98 95
Fax: 08-28 59 74
Postadress:
Bonniers Prenumerationsservice 106 88 Stockholm
Postgiro: 92 21 00-3

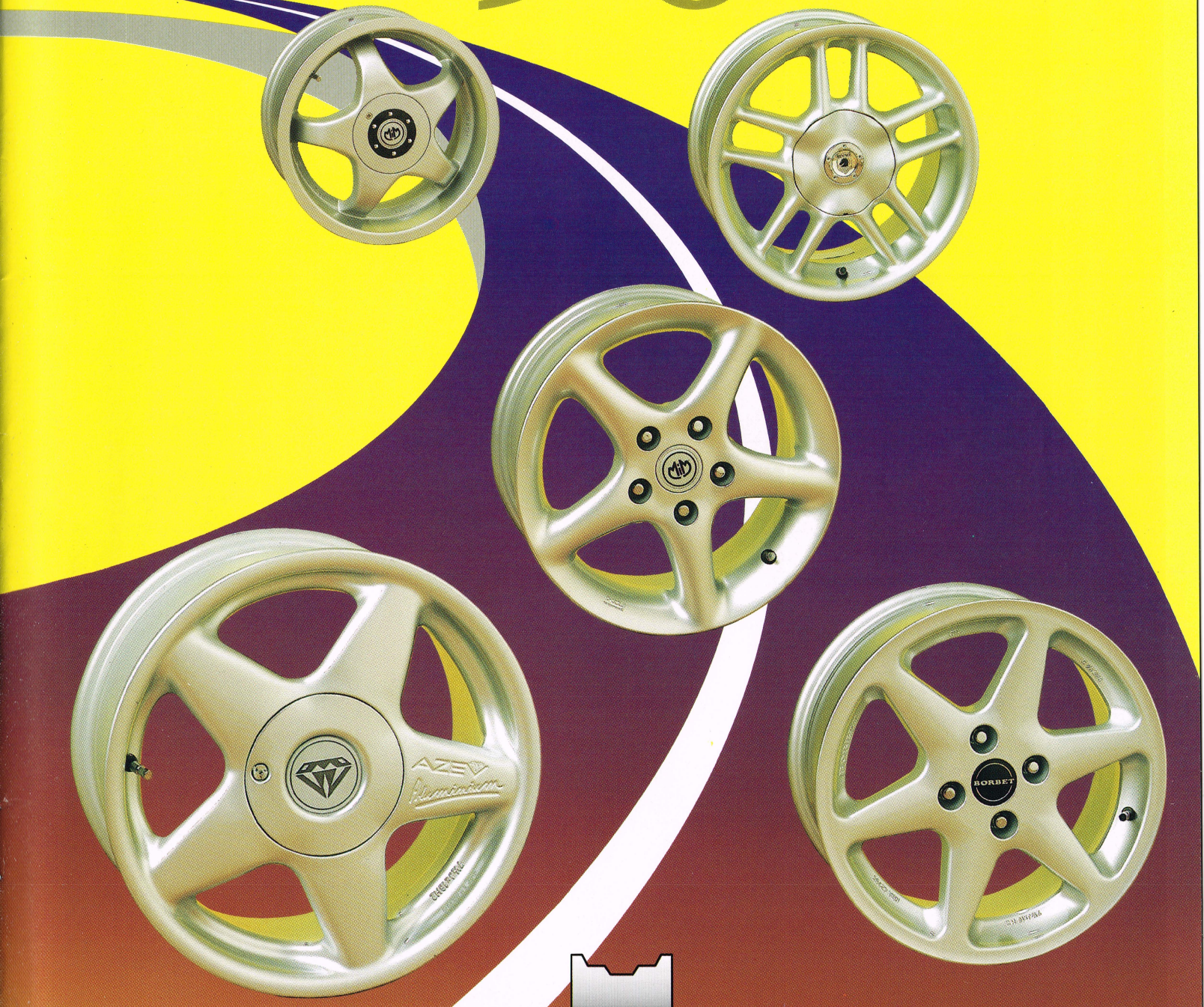
Sättning o Repro
INTERSCANN
Stockholm
Tryck o Bindning
SÖRMLANDS GRAFISKA
Katrineholm

Tryckt på GraphoCote 70g,totalt klorfritt(TFC) LWC-papper från SCA Graphic Paper.

MiM BORBET American Racing Equipment Custom Wheels AZEV BINNO

FÄLGAR 96

– MED SKÖNHET OCH ELEGANS
FÖR PERFEKT BALANS –



Svenska Fälg AB

0381 130 60

REAL
exhaust emissions

Rototest AB utför mer än 100 fordonsanalyser (tester) årligen. Rototest ABs huvudsakliga kunder är fordonstillverkare, myndigheter, kvalificerad motorpress, forskningsinstitutioner och oljebolag.
I vårt fordonslaboratorium i Rönninge använder vi ny rationell utrustning, bla chassidynamometern ROTOTEST APG, som idag används av ledande fordonstillverkare över hela Europa. Vi utför drivlineprestanda-, energiförbrukningss- och avgasemissionstester. För mätningar i verklig trafik använder vi oss av vårt avancerade fordonsbaserade mätsystem - ROTOTEST ART.

Rototest AB, Salemsvägen 20, 144 40 Rönninge